



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 21.10.2003
COM (2003) 621 definitief

2003/0252 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende het rijbewijs

(herschikking)

(Voorstel ingediend door de Commissie)

TOELICHTING

INLEIDING

Achtergrond

Bepalend voor Richtlijn 91/439/EEG betreffende het rijbewijs¹ zijn twee belangrijke uitgangspunten: versterken van het vrij verkeer van communautaire burgers en bijdragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Deze uitgangspunten blijven de leidmotieven voor de toekomstige wetgeving betreffende het rijbewijs.

Vanuit kwantitatief oogpunt heeft de Europese wetgeving betreffende het rijbewijs een directe impact op een zeer groot aantal communautaire burgers. Naar schatting 60% van de totale bevolking van de Unie heeft een geldig rijbewijs (ongeveer 200 miljoen burgers). Een groot aantal van deze burgers maakt grensoverschrijdende reizen binnen de EU voor private of professionele doeleinden, en elk jaar vestigen veel reizigers zich metterwoon in een ander land. De directe impact van de communautaire rijbewijswetgeving op de burgers is dan ook niet te onderschatten.

In het recente verleden is een aantal maatregelen genomen om de bestaande nationale rijbewijssystemen te harmoniseren. De rijbewijswetgeving heeft zich echter in fases ontwikkeld en hierdoor is de mate van harmonisering van diverse aspecten eerder beperkt. Tot de invoering van Richtlijn 80/1263/EEG van de Raad was het belangrijkste besluit van internationaal recht het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer (1968).² Dit Verdrag had betrekking op het internationale grensoverschrijdende verkeer. Telkens wanneer communautaire burgers zich metterwoon in een andere lidstaat vestigden, waren bilaterale overeenkomsten van toepassing. Veelal dienden de burgers hun rijbewijs in te wisselen en opnieuw een theoretisch en praktisch examen af te leggen en een medisch onderzoek te ondergaan om een rijbewijs te verkrijgen dat was afgegeven door de nieuwe lidstaat waar hun gewone verblijfplaats was. Het Europees Hof van Justitie echter beschouwde deze praktijk als een belemmering voor het vrij verkeer van personen en verzocht de instellingen dringend de nodige wetgeving op dat gebied in te voeren.³ De "eerste richtlijn", Richtlijn 80/1263/EEG van de Raad betreffende de introductie van een Gemeenschapsrijbewijs⁴, voerde aldus het beginsel in dat door andere lidstaten afgegeven rijbewijzen moesten worden erkend zonder nieuwe controles op te leggen. De houder van het rijbewijs moest echter nog steeds het rijbewijs inwisselen binnen een jaar na het zich metterwoon vestigen in een nieuwe lidstaat.

Door te vereisen dat rijbewijzen werden ingewisseld bleef een administratieve belemmering voor het vrij verkeer van personen bestaan binnen het wettelijke kader ingesteld bij Richtlijn 80/1263/EEG. Vaak waren de burgers niet op de hoogte van deze wettelijke verplichting, hetgeen niet verwonderlijk was gegeven het feit dat deze verplichting niet vermeld stond op het rijbewijs. Richtlijn 91/439/EEG schafte deze administratieve procedure af en het bindende beginsel van wederzijdse erkenning werd ingevoerd. De toepassing en implementatie van dit beginsel werd echter belemmerd door het feit dat de geldigheidsduur van de rijbewijzen en de periodiciteit van de medische onderzoeken niet waren

¹ PB L 237 van 24.8.1991, blz. 1.

² Verdrag inzake het wegverkeer, 8.11.1968, United Nations Treaty Series, Vol. 1042, p.17.

³ Zaak 16/78 *Choquet* [1978] jurispr. 2293.

⁴ PB L 375 van 31.12.1980, blz. 1.

geharmoniseerd. Aangezien de wettelijke systemen inzake het rijbewijs op deze punten aanzienlijk blijven verschillen in de 18 lidstaten van de EER, is de rechtsonzekerheid voor burgers die zich metterwoon gaan vestigen in een andere lidstaat toegenomen in plaats van afgenomen. Dit wordt in detail beschreven in de door de Commissie in maart 2002 goedgekeurde "Interpretatieve mededeling betreffende het rijbewijs in de EU"⁵

Het is van essentieel belang dat deze rechtsonzekerheid voor burgers, die hun vrij verkeer hindert, wordt weggenomen. Dit aspect van het rijbewijs valt binnen het kader van de veel bredere doelstellingen die door de Europese Raad zijn vastgesteld in de "Agenda van Lissabon", namelijk te komen tot een voor 100% functionerende interne markt. Het wegnemen van het laatste obstakel voor vrij verkeer op dit gebied kan gezien worden als het einde van een proces van geleidelijke harmonisatie.

Bescherming tegen fraude

Een aspect dat steeds belangrijker is geworden, zeer zeker na 11 september 2001, is het aspect bescherming tegen fraude. Dit aspect is aan de orde gesteld op EU-niveau alsook door de overheidsdeskundigen verantwoordelijk voor het rijbewijs, en is aangewezen als een kwestie van grote zorg.

Onderstreept zij dat onder de huidige omstandigheden een goede handhaving van de rijbewijswetgeving niet of nauwelijks mogelijk is. Vanwege het ontbreken van harmonisering wat betreft geldigheidsduur zijn meer dan 80 verschillende modellen (en overeenkomstige verschillende rechten) geldig en in omloop in de lidstaten. Toch geeft een rijbewijs niet enkel toegang tot allerlei voertuigen, mogelijk met een aanzienlijk gewicht en afmetingen; in veel EU-landen kan het ook worden gebruikt als een identificatiedocument om een bankrekening te openen of een vlucht te boeken.

Daarom wordt, om redenen van bescherming tegen fraude en vrij verkeer van burgers, voorgesteld dat als eerste stap nu de volgende maatregelen worden genomen:

- het papieren rijbewijsmodel kan niet langer worden afgegeven met het oog op het verder beperken van het aantal vandaag in omloop zijnde rijbewijsmodellen. Het enige communautaire rijbewijsmodel dat moet worden afgegeven is van het plastic "creditcard" type, dat een grotere bescherming tegen fraude mogelijk maakt;
- de bescherming tegen fraude moet verder worden verbeterd door het creëren van de mogelijkheid van de inbouw van een microchip. Dit zal de lidstaten die besluiten een microchip in te bouwen in het rijbewijs in staat stellen de op de kaart gedrukte informatie te herhalen in de microchip. Deze beperkte functie maakt het aldus mogelijk de bescherming tegen fraude te vergroten (bv. het rijbewijs te beveiligen door bijvoorbeeld gebruik te maken van een passende PKI (Public Key Infrastructure) en/of digitale handtekening) en terzelfdertijd te zorgen voor bescherming van de gegevens en informatie betreffende burgers. De functie van de microchip is expliciet beperkt tot de functie van een rijbewijs. De mogelijkheid dat een rijbewijs wordt ingetrokken na een ernstig misdrijf is aldus gewaarborgd;
- invoering van het concept beperkte administratieve geldigheid van rijbewijzen. Dit impliceert:

⁵ PB C 77 van 28.3.2002, blz.5.

- de invoering van regelmatige administratieve verlenging van rijbewijzen, hetgeen zal mogelijk maken dat de bescherming tegen fraude van alle rijbewijzen continu wordt geactualiseerd;
- de mogelijkheid van gelijktijdige actualisering van de foto op het rijbewijs, nog een fraudebestrijdingselement dat het beheer en de handhaving van de rijbewijswetgeving vergemakkelijkt.

Beperkte administratieve geldigheid houdt niet in dat het recht om een bepaalde categorie van voertuigen te besturen ter discussie wordt gesteld, en verplicht enkel tot verlenging van het document waaruit dit recht blijkt. De burgers behouden hun verworven rechten, maar de regelmatige verlenging van het document zal helpen bij het verminderen van de uitgebreide mogelijkheden tot fraude die momenteel bestaan.

Deze laatste maatregel zal het tegelijkertijd mogelijk maken dat de laatste overblijvende belemmeringen voor het vrij verkeer van burgers volledig worden opgeheven. Aangezien alle nieuw afgegeven rijbewijzen dezelfde administratieve geldigheid zullen hebben, hetgeen op het rijbewijs zichtbaar is, is het niet nodig dat, zoals vandaag het geval is, nadere nationale regels worden toegepast of bedacht. Het recht om te rijden blijkt duidelijk uit het document zelf en is aldus gemakkelijk herkenbaar voor de houder, de administratieve instanties en de handhavinginstanties.

Voor wat betreft reeds in omloop zijnde rijbewijzen schaft het huidige voorstel, met de nieuwe administratieve geldigheid, het recht van de lidstaten af om hun eigen geldigheidsduur toe te passen op houders van door andere lidstaten afgegeven rijbewijzen die zich metterwoon op hun grondgebied vestigen. Hun rijbewijzen blijven geldig zoals op het rijbewijs bepaald. Voordat het rijbewijs vervalt moet de houder het verlengen in de lidstaat waar zijn gewone verblijfplaats is. Deze bepalingen zullen uiteindelijk zorgen voor de nodige rechtszekerheid voor de houder van een rijbewijs.

Er wordt niet voorgesteld om alle bestaande oudere rijbewijsmodellen in te wisselen wegens het ontbreken van voldoende bescherming tegen fraude of wegens een verschillende geldigheidsduur. Een en ander zou inhouden dat miljoenen rijbewijzen zouden moeten worden ingewisseld, een operatie van een dergelijke omvang dat deze moeilijk te realiseren is, zelfs niet gespreid over een periode van vijf of tien jaar. Derhalve wordt voorgesteld dat de beperkte administratieve geldigheid enkel van toepassing is op rijbewijzen afgegeven vanaf de datum van toepassing van deze richtlijn. Dit zal leiden tot een geleidelijke verdwijning van de oude modellen.

Natuurlijk impliceert het niet verlengen van alle bestaande rijbewijzen dat gedurende een langere periode bepaalde in omloop zijnde oude rijbewijsmodellen minder goed beschermd zullen zijn tegen fraude. Richtlijn 91/439/EEG verplichtte echter de lidstaten reeds ervoor te zorgen dat alle mogelijke fraudebestrijdingsmaatregelen werden genomen, en het betreffende artikel werd herschreven en omvat nu ook het toezicht op fraude met oudere rijbewijsmodellen, hetgeen uiteindelijk zal leiden tot de geleidelijke verdwijning van oudere modellen. Zo kan een onderscheid worden gemaakt tussen oudere modellen die voldoende bescherming bieden tegen fraude en oudere modellen die hoegenaamd geen bescherming bieden. Met het voorliggende voorstel beschikt de Commissie over de middelen om deze kwestie van dichtbij te volgen en de nodige procedures in te leiden indien dergelijke rijbewijsmodellen niet door de lidstaten zelf geleidelijk uit omloop worden genomen. De verantwoordelijkheid ligt echter bij de lidstaten aangezien zij, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, het best het tempo van het vervangingproces kunnen bepalen..

Alle bovengenoemde maatregelen - de invoering van beperkte administratieve geldigheid voor nieuwe rijbewijzen leidend tot een geleidelijke vermindering van het aantal rijbewijsmodellen, het schrappen van het papieren communautaire modelrijbewijs en de mogelijkheid van het inbouwen van een microchip - zullen helpen bij het verbeteren van het niveau van de bescherming tegen fraude en de handhavingmogelijkheden. Deze maatregelen zullen derhalve ook indirect bijdragen tot de wegverkeersveiligheid, een belangrijke factor voor de bescherming van de burgers van de Europese Unie, gezien de voorhanden toegang tot bepaalde types voertuigen.

Verkeersveiligheid

Een ander belangrijk deel van dit voorstel behandelt aspecten die zullen helpen bij het vergroten van de verkeersveiligheid.

Met betrekking tot de harmonisatie van subcategorieën⁶ vereist artikel 11 van Richtlijn 91/439/EEG dat de Commissie met een voorstel komt binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn (d.w.z. vóór 1 juli 2001). Vandaag zijn subcategorieën facultatief. De harmonisering van subcategorieën moet helpen bij het versterken van het beginsel van geleidelijke toegang door, afhankelijk van de voertuigkenmerken en/of de verantwoordelijkheden van bestuurders van specifieke voertuigen, een minimumleeftijd te vereisen tussen 16 en 24 jaar. Op zich moeten de facultatieve subcategorieën worden gedefinieerd als verplichte categorieën. In dit verband moet ook een aantal voertuigdefinities worden gewijzigd. Deze wijzigingen moeten bekeken worden met het oog op de eisen inzake verkeersveiligheid.

Dit voorstel brengt eveneens Richtlijn 91/439/EEG betreffende het rijbewijs in overeenstemming met de recente Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van professionele bestuurders.⁷ Op deze wijze zal het beginsel van geleidelijke toegang ook worden ingevoerd voor vrachtwagen- en buschauffeurs die niet onder de werkingssfeer vallen van Richtlijn 2003/59/EG.

Het is ook belangrijk het hier te hebben over de invoering van een rijbewijscategorie voor bromfietsen. Bromfietsen, die, vooral bij jongeren, een populair vervoermiddel zijn, maar tegelijkertijd een van de meest kwetsbare voertuigcategorieën, mogen niet langer buiten de werkingssfeer van deze wetgeving worden gelaten.

Terwijl het rijbewijs in belangrijke mate is geharmoniseerd en wederzijdse erkenning als een algemeen beginsel geldt is de persoon die een essentiële rol in dit proces speelt, de examinator van het rijbewijs, tot dusverre buiten de werkingssfeer van elke harmonisatie gelaten. Er bestaan momenteel significante verschillen met betrekking tot de kwaliteit van hun opleiding, terwijl de functie van examinator identiek is in alle lidstaten. Derhalve moet een nieuwe bijlage IV worden opgenomen, waarin minimumeisen zijn neergelegd betreffende de basiskwalificatie en de nascholing van examinatoren. Dit moet uiteindelijk resulteren in het verhogen van het niveau van harmonisering van rijexamens overal in de EU en de EER.

Op het moment van administratieve verlenging kunnen de lidstaten desgewenst medische controles of andere maatregelen voor de verkeersveiligheid opleggen. Er komt momenteel

⁶ De subcategorieën waarin Richtlijn 91/439/EEG voorziet zijn A1, B1, C1, C1+E, D1, D1+E. Ze zijn een onderverdeling van de hoofdcategorieën A - motorrijwielen, B - auto's, C - vrachtwagens en D - bussen.

⁷ PB C 226 van 10.9.2003.

geen Gemeenschapswijde verplichting inzake medische controles voor houders van een rijbewijs voor auto's of motorrijwielen. Voor de houders van rijbewijzen voor vrachtwagens en bussen zal de periodiciteit van de reeds verplichte medische controles worden geharmoniseerd en samenvallen met de administratief verlenging.

Last but not least behandelt dit voorstel de kwestie van de coherente, pan-Europese toepassing van de intrekking van rijbewijzen. Dit zal gebeuren door het onderbouwen van het beginsel van één rijbewijs (één houder - één rijbewijs). Vandaag vestigen zich te veel burgers in een andere lidstaat om een nieuw rijbewijs aan te vragen wanneer de lidstaat waar zij gewoonlijk verbleven hun rijbewijs heeft ingetrokken wegens een ernstige verkeersovertreding. Deze situatie is in hoge mate onbevredigend voor wat betreft de verkeersveiligheid en vormt de facto een schending van Richtlijn 91/439/EEG.⁸ In het huidige voorstel wordt expliciet gesteld dat de lidstaten geen nieuw rijbewijs mogen afgeven aan een persoon van wie het rijbewijs is ingetrokken en die aldus indirect nog steeds een ander rijbewijs heeft. Dit voorstel moet derhalve zogenaamd "rijbewijstoerisme" ondervangen en het Verdrag inzake de wederzijdse erkenning van de intrekking van rijbewijzen aanvullen,⁹ die dezelfde materie behandelt voor personen in het internationale verkeer, een materie die geregeld wordt in de Verdragen van Genève¹⁰ en Wenen.¹¹

Herschikking

Dit voorstel is een herschikking van Richtlijn 91/439/EEG, in overeenstemming met het interinstitutioneel akkoord over de herschikking van besluiten.¹² Dit betekent dat de richtlijn in één tekst zowel de materiële wijzigingen die zij aanbrengt in Richtlijn 91/439/EEG als de ongewijzigde bepalingen ervan opneemt. Dit voorstel vervangt en trekt Richtlijn 91/439/EEG in. Een en ander moet helpen bij het toegankelijker en transparanter maken van de communautaire wetgeving.

Conclusie

Concluderend kan worden gesteld dat de drie hoofddoelstellingen van dit voorstel zijn:

- verminderen van de mogelijkheden tot fraude: opheffing van de mogelijkheid om een papieren modelrijbewijs af te geven; er worden uitsluitend nog rijbewijzen in de vorm van een plastic kaart afgegeven; mogelijkheid om een microchip in het rijbewijs in te bouwen; invoering van beperkte administratieve geldigheid voor alle nieuwe rijbewijzen afgegeven vanaf de datum van toepassing van het voorstel;
- waarborgen van het vrij verkeer van burgers volgens dezelfde methode, namelijk door de invoering van beperkte administratieve geldigheid en door de harmonisering van de periodiciteit van medische controles voor beroepsbestuurders;
- bijdragen tot een verbeterde verkeersveiligheid: invoering van een rijbewijs voor bromfietsen; uitbreiding van het beginsel van de geleidelijke toegang tot rijbewijzen voor

⁸ Artikel 7, lid 5, van Richtlijn 91/439/EEG bepaalt: "Een ieder kan slechts houder zijn van één enkel door een lidstaat afgegeven rijbewijs."

⁹ Akte van de Raad van 17.06.1998 tot vaststelling van de overeenkomst betreffende ontzegging van de rijbevoegdheid, PB C 216 van 10.7.1998.

¹⁰ Verdrag inzake verkeersveiligheid, 19.11.1949, United Nations Treaty Series, Vol.125, p.3.

¹¹ Zie voetnoot 2.

¹² Interinstitutioneel akkoord van 28.11.2001 over een systematischer gebruik van de herschikking van besluiten, PB C 77 van 28.3.2002.

de zwaarste types van voertuigen; invoering van minimumeisen voor de basiskwalificatie en nascholing van examinatoren; onderbouwing van het beginsel van één rijbewijs (één houder, één rijbewijs).

I. VERMINDEREN VAN DE MOGELIJKHEDEN TOT FRAUDE

I.1. Beschrijving van de huidige situatie

- (1) Een rijbewijs geeft de houder het recht een bepaalde categorie van voertuig te besturen. Dit recht wordt zowel door de maatschappij als door de nationale en communautaire wetgever als zeer belangrijk beschouwd. Voor velen staat het behalen van een rijbewijs gelijk met toegang tot een grotere bewegingsvrijheid. De wetgever heeft strikte regels opgelegd voor de afgifte en verlenging van rijbewijzen, die aan bevoegde instanties zijn toevertrouwd en gebaseerd zijn op het beginsel van de gewone verblijfplaats. Dit bevordert de strikte controle van het gehele proces. Richtlijn 91/439/EEG gaat zo ver expliciet te verbieden dat iemand meer dan één rijbewijs heeft.
- (2) Echter, zodra een rijbewijs is afgegeven implementeren niet alle lidstaten een strikte follow-up in de vorm van een regelmatige verlenging van het document. Dit gebrek aan harmonisering inzake geldigheidsduur van rijbewijzen is de voornaamste reden dat momenteel een zeer groot aantal verschillende rijbewijsmodellen (meer dan 80) geldig is en gebruikt wordt in de lidstaten van de Europese Economische Ruimte, waarvan er veel niet in overeenstemming zijn met de geharmoniseerde communautaire modellen. Vele zijn meerdere decennia oud en zijn zeer gemakkelijk te vervalsen. Bijgevolg komt handhaving op het gebied van rijbewijzen bijna niet voor in sommige lidstaten. Gezien de door een rijbewijs verleende rechten moet deze situatie snel en drastisch worden verbeterd.
- (3) Teneinde de huidige situatie te verduidelijken, en in overeenstemming met de in artikel 10 van Richtlijn 91/439/EEG neergelegde verplichting, heeft de Commissie een Beschikking inzake gelijkwaardigheid tussen bepaalde categorieën van rijbewijzen aangenomen.¹³ Deze beschikking bestaat in een overzicht van alle geldige rijbewijsmodellen en stelt de overeenkomstige rechten vast in termen van artikel 3 van Richtlijn 91/439/EEG.¹⁴ De in de bovenstaande beschikking opgenomen gelijkwaardigheidstabellen zijn bijzonder complex en zijn enkel verduidelijkend in die zin dat zij een beschrijving geven van alle bestaande rijbewijzen. Harmonisering van de geldigheidsduur zou geleidelijk helpen bij het verminderen van het aantal rijbewijsmodellen.
- (4) Momenteel is de geldigheidsduur van rijbewijzen voor auto's en motorrijwielen in vier lidstaten niet beperkt in de tijd.¹⁵ In veel andere lidstaten zijn sommige categorieën van rijbewijzen geldig gedurende meerdere decennia. Door het invoeren van een geharmoniseerde en regelmatige verplichte inwisseling van rijbewijzen zouden alle nieuwe documenten kunnen worden geactualiseerd en worden uitgerust met state-of-the-art beveiligingsvoorzieningen om het risico van vervalsing en fraude te verminderen.

¹³ Beschikking 2000/275/EG van de Commissie van 21.3.2000 inzake gelijkwaardigheid tussen bepaalde categorieën van rijbewijzen, PB L 091 van 12 april 2000, blz. 1.

¹⁴ Een voorbeeld van een gelijkwaardigheid: een rijbewijs van categorie "B" dat in Duitsland is afgegeven tussen 1 juni 1982 en de 2 oktober 1990 is gelijkwaardig aan de categorieën B, B+E, C1 en C1+E zoals gedefinieerd in artikel 3 van Richtlijn 91/439/EEG.

¹⁵ Oostenrijk, België, Frankrijk en Duitsland. Frankrijk heeft echter recentelijk besloten dit beleid te wijzigen en staat op het punt nieuwe wetgeving over dit onderwerp te implementeren.

- (5) Regelmatige verlenging van het document zou ook waarborgen dat de foto op het rijbewijs recent is. Dit probleem is het meest uitgesproken in die lidstaten waar een onbeperkte geldigheidsduur van toepassing is.
- (6) Als bijeffect zullen deze maatregelen bijdragen tot de veiligheid van het vervoer. Een verminderd aantal rijbewijsmodellen, beter beschermd tegen fraude, die regelmatig worden verlengd en aldus gemakkelijker te traceren zijn, zal de mogelijkheden van effectieve handhaving en goed beheer verbeteren.

I.2. Voorstellen

Voorstel 1: schrapping van bijlage I, het papieren modelrijbewijs

- (7) Om het aantal verschillende in omloop zijnde rijbewijzen te beperken en de bescherming tegen fraude op een hoger niveau te brengen moet het papieren communautaire rijbewijsmodel worden afgeschaft.

Voorstel 2: facultatieve inbouw van een microchip

- (8) Om de bescherming tegen fraude nog verder te verhogen, moeten de lidstaten de toestemming krijgen in het communautaire rijbewijsmodel een microchip in te bouwen in de vorm van een plastic kaart. Herhaling van de op de kaart gedrukte informatie in de microchip maakt het mogelijk de bescherming tegen fraude te vergroten en tegelijkertijd te zorgen voor bescherming van de gegevens en informatie betreffende burgers. De functie van de microchip is beperkt tot de functie van een rijbewijs. De mogelijkheid dat het rijbewijs wordt ingetrokken na een ernstige overtreding is aldus gewaarborgd.
- (9) De technische specificaties moeten nog door de Commissie worden vastgesteld via de comitologieprocedure teneinde toekomstige interoperabiliteit te waarborgen. Dit zal het niveau van bescherming tegen fraude van het document verhogen en aldus verder de mogelijkheden tot handhaving vergroten. Als bijeffect zullen de veiligheid van vervoersactiviteiten en het autoverkeer in het algemeen worden verbeterd.

Voorstel 3: administratieve verlenging (nieuw artikel 7, lid 2)

- (10) Rijbewijzen van de categorieën AM, A1, A2, A, B, B1 en B+E die door de lidstaten worden afgegeven na de inwerkingtreding van deze richtlijn, zullen een maximale administratieve geldigheidsduur hebben van 10 jaar. De rijbewijzen van houders die ouder zijn dan 65 jaar zullen een maximale administratieve geldigheidsduur hebben van 5 jaar.
- (11) Rijbewijzen van de categorieën C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E 3 die door de lidstaten zijn afgegeven na de inwerkingtreding van deze richtlijn zullen een maximale administratieve geldigheidsduur hebben van 5 jaar. De rijbewijzen van houders die ouder zijn dan 65 jaar zullen een maximale administratieve geldigheidsduur hebben van 1 jaar. Dit is al een gangbare praktijk in de meeste lidstaten.
- (12) De bovengenoemde administratieve geldigheidsduur zal van toepassing zijn op rijbewijzen (van alle categorieën) die door de lidstaten afgegeven zijn voor de inwerkingtreding van de wijziging van Richtlijn 91/439/EEG en dit enkel voor zover

de op het rijbewijs vermelde geldigheidsduur afloopt of wanneer een rijbewijs moet worden vervangen ingeval van diefstal of verlies.

Verwachte resultaten

- (13) Geharmoniseerde, verplichte en regelmatige administratieve verlenging van rijbewijzen zal helpen bij het realiseren van de volgende doelstellingen:
- fraudepreventie: alle in omloop zijnde documenten zullen regelmatig worden geactualiseerd en voorzien zijn van de meest moderne veiligheidsvoorzieningen om vervalsing en fraude te verminderen; de foto op het document zal een recente foto zijn van de houder;
 - geleidelijke vermindering van het aantal in omloop zijnde rijbewijsmodellen: dit zal helpen bij het verduidelijken van de huidige complexe situatie en betere handhavingmogelijkheden bevorderen;
 - verbetering van het vrij verkeer van rijbewijshouders: de geldigheidsduur van rijbewijzen zal worden geharmoniseerd, zonder verdere beperkingen als gevolg van de toepassing van nationale geldigheidstermijnen of het opleggen van regelmatige medische controles.
- (14) De regel zal niet van invloed zijn op verworven rechten en dan ook enkel van toepassing zijn op nieuw afgegeven rijbewijzen. Enkel voor zover een voor de inwerkingtreding van de huidige richtlijn afgegeven rijbewijs moet worden verlengd of ingeval van verlies of diefstal moet de nieuw ingevoerde administratieve geldigheidsduur van toepassing zijn. Op dat moment moet het uniforme in de huidige richtlijn neergelegde rijbewijsmodel in de vorm van een plastic kaart worden afgegeven in overeenstemming met artikel 1, lid 1 en bijlage I.
- (15) Vanwege het belang van de op grond van een rijbewijs van categorie C of D (of de relevante sub- en aanhangwagencategorieën) verleende rechten moet de geldigheidsduur van een dergelijk rijbewijs bij afgifte vanaf de leeftijd van 65 jaar beperkt worden tot 1 jaar.

II. WAARBORGEN VAN HET VRIJ VERKEER VAN BURGERS

II.1. Beschrijving van de huidige situatie

- (16) Artikel 1, lid 2, van Richtlijn 91/439/EEG bepaalt dat alle door een lidstaat afgegeven rijbewijzen onderling moeten worden erkend. Dit beginsel is van toepassing zonder enige bijkomende verplichting.¹⁶
- (17) Momenteel wordt het beginsel van wederzijdse erkenning van in een lidstaat afgegeven rijbewijzen belemmerd door de regelmatige toepassing van nationale bepalingen inzake de geldigheidsduur van rijbewijzen en de periodiciteit van medische onderzoeken. Een dergelijke praktijk is in overeenstemming met artikel 1,

¹⁶ De reikwijdte van het beginsel van onderlinge erkenning is door het EHJ afgebakend in punt 26 van C-193/94 *Skani*: “artikel 1, lid 2, voorziet in de onderlinge erkenning, zonder enige formaliteit, van de door de lidstaten afgegeven rijbewijzen”. Een voorbeeld van een formaliteit zou zijn de verplichte registratie van rijbewijzen bij het zich metterwoon vestigen in een andere lidstaat.

lid 3, dat een uitzondering is op het algemene beginsel van bovengenoemd artikel 1, lid 2.

- (18) Door de toepassing van artikel 1, lid 3, kan het voorkomen dat een communautaire burger die zijn gewone verblijfplaats verandert van de ene lidstaat naar de andere een medisch onderzoek moet ondergaan of tot de constatacie komt dat zijn rijbewijs op een ander tijdstip verstrijkt dan het tijdstip dat op het rijbewijs vermeld staat, dat zou gegolden hebben in de lidstaat die zijn rijbewijs heeft afgegeven. Momenteel hebben bijna alle lidstaten andere regelingen betreffende medische onderzoeken en de geldigheidsduur van rijbewijzen. Dit betekent dat praktisch geen enkele burger die zich metterwoon in een andere lidstaat vestigt weet wanneer zijn of haar rijbewijs zal vervallen vanwege een verschillende geldigheidsduur, of weet wanneer hij of zij een bij de wetgeving van dat land voorgeschreven medische controle moet ondergaan.
- (19) Wil de effectieve wederzijdse erkenning van alle in de lidstaten afgegeven rijbewijzen op algemene schaal worden gerealiseerd dan moeten de hieronder geschetste maatregelen inzake geldigheidsduur en medische controles worden vastgesteld.

Geldigheidsduur

- (20) De geldigheidsduur van rijbewijzen is nog niet geharmoniseerd. In sommige lidstaten zijn sommige categorieën levenslang geldig; in andere lidstaten moeten rijbewijzen regelmatig of vanaf een bepaalde leeftijd worden verlengd.
- (21) Artikel 1, lid 3, bepaalt dat de lidstaten hun nationale bepalingen mogen toepassen op de geldigheidsduur van rijbewijzen. In de praktijk verschillen de geldigheidsduurregelingen sterk tussen de lidstaten. Het resultaat is dat op een rijbewijshouder meestal een andere geldigheidsduur van toepassing is bij verandering van verblijfplaats. In het geval dat bijvoorbeeld een Duitse rijbewijshouder verhuist naar Nederland, zal hij een document hebben waarop vermeld staat dat het rijbewijs levenslang geldig is. Nederland zal zijn wetgeving inzake geldigheidsduur toepassen en de Duitse rijbewijshouder verplichten zijn rijbewijs in te wisselen na een periode van tien jaar. Of indien bijvoorbeeld een Zweedse rijbewijshouder zich in Spanje gaat vestigen om daar van zijn pensioen te genieten zal hij geconfronteerd worden met de Spaanse wetgeving die regelmatige medische controles en verlengingen van het rijbewijs vereist (in plaats van de louter administratieve verlenging om de tien jaar in Zweden). Deze situatie creëert rechtsonzekerheid en een gebrek aan transparantie. Dit kwam tot uitdrukking in de klachten die de Commissie heeft ontvangen van honderden burgers dat het beginsel van wederzijdse erkenning in de praktijk niet effectief is gerealiseerd en hun vrij verkeer niet is gewaarborgd.
- (22) Met betrekking tot rijbewijshouders die zich metterwoon in een andere lidstaat gaan vestigen rijst het bijkomende praktische probleem van de berekening van de geldigheidsduur. Aangezien de geldigheidsduur in de lidstaten verschilt kan de houder van een rijbewijs verplicht worden zijn rijbewijs in te wisselen in een lidstaat waar een kortere geldigheidsduur van toepassing is, hetgeen eveneens het beginsel van wederzijdse erkenning ondermijnt.
- (23) De hierboven beschreven situatie is niet transparant, noch voor de burgers noch voor de administratieve instanties, en creëert rechtsonzekerheid. De informatie op het rijbewijs is niet langer te vertrouwen. Deze situatie kan enkel worden verduidelijkt

door het harmoniseren van de geldigheidsduur van rijbewijzen. Alle na de goedkeuring van deze richtlijn afgegeven nieuwe vergunningen moeten periodiek worden verlengd vanwege de administratieve geldigheidsduur en worden ingewisseld voor een nieuw model met state of the art veiligheidsvoorzieningen.

Medische onderzoeken

- (24) Deze kwestie houdt nauw verband met de geldigheidsduur. In de meeste lidstaten vallen de verplichte medische onderzoeken samen met de verlenging van de geldigheidsduur van rijbewijzen. Bij Richtlijn 91/439/EEG werd echter niet de periodiciteit van medische onderzoeken geharmoniseerd. Artikel 1, lid 3, staat de lidstaten toe de periodiciteit van de medische controles die zij aan hun burgers opleggen toe te passen op de burgers die zich metterwoon op hun grondgebied vestigen.
- (25) Bijlage III bij Richtlijn 91/439/EEG omvat minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een motorrijtuig. Alle rijbewijshouder moeten voldoen aan de lichamelijke en geestelijke eisen in deze bijlage zowel op het moment van eerste afgifte als na het behalen van een rijbewijs.
- (26) In het kader van bijlage III bij Richtlijn 91/439/EEG zijn de categorieën van rijbewijzen verdeeld in twee groepen. Groep 1 omvat de categorieën A1, A, B1, B en B+E (auto's en motorrijwielen), groep 2 bestaat uit de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D en D+E (bussen en vrachtwagens).
- (27) Voor wat betreft groep 1 wordt geen medisch onderzoek opgelegd bij de eerste afgifte van een rijbewijs. Een medisch onderzoek is enkel voorgeschreven in gevallen van twijfel ten aanzien van de rijgeschiktheid van de aanvrager. Er zijn evenmin medische onderzoeken voorgeschreven nadat een rijbewijs werd behaald. De huidige regels betreffende de intervallen tussen medische onderzoeken voor deze categorieën van rijbewijzen voor auto's en motorrijwielen zijn niet dezelfde in de meeste lidstaten. Toch zijn drie belangrijke benaderingen vast te stellen in de lidstaten:
- totaal geen verplicht medisch onderzoek zodra de rijbewijshouder het initiële rijbewijs heeft behaald;
 - verplichte medische onderzoeken vanaf een bepaalde leeftijd; of
 - verplichte medische onderzoeken om de 5 of 10 jaar.
- (28) Voor bestuurders van bussen en vrachtwagens (voertuigen van groep 2) worden periodieke medische onderzoeken vereist bij Richtlijn 91/439/EEG. De intervallen tussen de onderzoeken worden echter niet gespecificeerd. In de praktijk leggen alle lidstaten regelmatige medische onderzoeken op voor deze groep van bestuurders, meestal met een tussentijd van vijf jaar.
- (29) Verduidelijking van de nationale regels betreffende medische onderzoeken zou de beschreven hinderpalen voor effectieve wederzijdse erkenning van rijbewijzen en het vrij verkeer van personen uit de weg ruimen. Dit zou kunnen worden gerealiseerd door het harmoniseren van de periodiciteit voor bestuurders van groep 2 (vrachtwagens en bussen) terwijl voor bestuurders van groep 1 (auto's en motorrijwielen) de lidstaten de toestemming zouden moeten krijgen desgewenst

dergelijke onderzoeken uit te voeren, maar dan enkel op het moment van verlenging. Een dergelijke maatregel zal de transparantie voor de burgers en overheden vergroten, effectief vrij verkeer van burgers realiseren en bijdragen tot het verbeteren van de verkeersveiligheid.

II.2. Voorstellen

- (30) De bovengenoemde problemen kunnen worden opgelost door de in punt I.2 voorgestelde maatregel, de invoering van administratieve verlenging. Dit voorstel zal echt vrij verkeer van burgers met betrekking tot rijbewijzen waarborgen.
- (31) Om te voorzien in de invoering van een administratieve geldigheidsduur zou artikel 1, lid 3, moeten worden geschrapt. Alle nieuw afgegeven rijbewijzen zullen een identieke administratieve geldigheidsduur hebben overal in de Europese Unie. Alle oude rijbewijzen die nog steeds geldig zijn en in omloop zijn moeten als zodanig worden erkend zonder de mogelijkheid van beperking van de geldigheidsduur of het opleggen van restrictieve maatregelen zoals medische controles.

III. BIJDAGEN TOT EEN VERBETERDE VERKEERSVEILIGHEID

III.1. De kwestie van de periodieke medische onderzoeken

Beschrijving van de huidige situatie

- (32) Regelmatige medische controles van bestuurders van bussen en vrachtwagens zijn gerechtvaardigd vanwege de verhoogde verantwoordelijkheid van dergelijke bestuurders. Bovendien vereisen de kenmerken van dergelijke voertuigen (gewicht, afmetingen, belasting, enz.) en de tijd die achter het stuur besteed wordt een grote deskundigheid en een verhoogde lichamelijke geschiktheid. Dergelijke bestuurders moeten dan ook regelmatig een onderzoek ondergaan vanaf het tijdstip van afgifte van het rijbewijs. De eisen voor de bestuurders van bussen en vrachtwagens zullen stringenter zijn dan voor de bestuurders van auto's en motorrijwielen.
- (33) Harmonisatie van de periodiciteit van de medische onderzoeken voor houders van rijbewijzen van groep 2, met name beroepsbestuurders, wordt eveneens voorgesteld omdat verschillende medische eisen in de lidstaten resulteren in concurrentievervalsing.

Voorstel

- (34) Onverminderd de bepalingen die door de Raad in de toekomst mochten worden vastgesteld, mag elke lidstaat, in overeenstemming met de nationale criteria, de periodiciteit vaststellen van de medische onderzoeken voor de categorieën AM A1, A2, A, B, B1 en B+E, mits dergelijke onderzoeken samenvallen met de administratieve verlenging van het rijbewijs.
- (35) Een onderzoek ten aanzien van het vervullen van de minimale gezondheidscriteria zoals neergelegd in bijlage III bij de Richtlijn betreffende het rijbewijs moet worden uitgevoerd bij elke administratieve verlenging van de rijbewijzen van de categorieën C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 en D1+E.

- (36) De medische onderzoeken die moeten worden ondergaan moeten samenvallen met de administratieve verlenging van het rijbewijsdocument. Dit zal de transparantie voor de burgers vergroten. Bij de vervaldatum op het rijbewijs moet duidelijk worden vermeld dat het document moet worden verlengd; op dat moment kan een medisch onderzoek worden uitgevoerd voor groep 1 of moet het plaatsvinden voor groep 2; een medisch onderzoek wordt niet gehouden op een andere datum dan de vervaldatum die op het rijbewijs vermeld staat.
- (37) Medische onderzoeken worden altijd uitgevoerd in de lidstaat van gewone verblijfplaats waar de verlenging plaatsvindt; ingevolge het beginsel van subsidiariteit mogen de lidstaten zelf de bevoegde instantie aanwijzen.

III.2. Definities van voertuigcategorieën¹⁷

- (38) De praktische toepassing van Richtlijn 91/439/EEG heeft de noodzaak aan het licht gebracht de definities van meerdere voertuigcategorieën te verduidelijken. Voorts voorziet artikel 11 van Richtlijn 91/439/EEG in de expliciete verplichting voor de Commissie om vijf jaar na de datum van toepassing van de richtlijn (d.w.z. voor 1 juli 2001) een onderzoek in te stellen naar de subcategorieën met het oog op de eventuele harmonisatie of afschaffing ervan. Met het oog op de eisen van de verkeersveiligheid wordt het concept van geleidelijke toegang uitgebreid tot bepaalde categorieën van rijbewijzen. Terwille van de transparantie worden alle categorieën hieronder vermeld. Alle subcategorieën worden in het voorstel in categorieën omgezet en in alle lidstaten ingevoerd, behalve wat betreft categorie B1, die voorlopig facultatief blijft.

III.2.1. Gemotoriseerde tweewielers

Beschrijving van de huidige situatie

Bromfietsen

- (39) Momenteel vallen bromfietsen niet binnen de werkingssfeer van Richtlijn 91/439/EEG. Gezien de ongevallencijfers is het echter noodzakelijk een nieuwe voertuigcategorie voor tweewielers in te voeren. In sommige lidstaten mogen zeer jonge bestuurders (vanaf 14 jaar al) met een bromfiets rijden. Tegelijkertijd blijkt uit de Europese verkeersongevallenstatistieken dat zeer jonge weggebruikers een in belangrijke mate verhoogd risico lopen om bij een ongeval betrokken te geraken. De invoering van een geharmoniseerde categorie AM en van een verplicht theoretisch examen kunnen helpen bij de zorg voor betere controle van deze kwetsbare groep van weggebruikers en kunnen deze groep meer bewust maken van de verkeerseisen.
- (40) Hiermee zal ook de situatie betreffende grensoverschrijdende bromfietzers worden verduidelijkt. Bovendien beoogt het voorstel het voorkomen van de huidige problemen van burgers die een bromfiets willen huren op vakantie. Het recht om een bromfietsen te besturen wordt overal in de Unie erkend bij verandering van woonplaats van de rijbewijshouder.

¹⁷ Onder "voertuigcategorieën" wordt verstaan voertuigen die met een gegeven categorie van rijbewijs kunnen worden bestuurd.

Lichte motorrijwielen

- (41) Lichte motorrijwielen zijn vandaag beperkt tot 125 cc en 11 kW. Richtlijn 91/439/EEG legt geen vermogen/gewichtsverhouding op. Dit kan leiden tot steeds lichtere voertuigen, waardoor het acceleratievermogen en de topsnelheid constant kunnen toenemen. De bijkomende invoering van een vermogen/gewichtscriterium zal verhinderen dat houders van een rijbewijs van categorie A1 zeer lichte en zware voertuigen mogen besturen.

Motorrijwielen

- (42) Richtlijn 91/439/EEG voorziet momenteel in de volgende regel voor wat betreft de geleidelijke toegang tot zware motorrijwielen: voor het besturen van motorrijwielen met een vermogen van meer dan 25 kW of een vermogen/gewichtsverhouding van meer dan 0,16 kW/kg is een rijervaring van ten minste twee jaar op minder zware motorrijwielen vereist. Aldus is binnen de huidige categorie A voor motorrijwielen een beperkte en een onbeperkte categorie gecreëerd bij Richtlijn 91/439/EEG. Elk van de twee types van motorrijwielen wordt aangeduid met een ander pictogram op het rijbewijsmodel, maar er wordt geen onderscheid gemaakt voor wat betreft de benaming, aangezien beide rijbewijzen van categorie A zijn.
- (43) De beperkte categorie A bestaat uit veel motorrijwielen waarvan het vermogen gereduceerd werd. In veel gevallen produceren fabrikanten motorrijwielen voor categorie A onbeperkt binnen het bereik van 300 cm³ tot 1000 cm³ die zij dan artificieel beperken zodat zij binnen categorie A beperkt vallen. Hierdoor worden soms motorrijwielen geproduceerd met kenmerken die niet in overeenstemming zijn met het beperkte vermogen. Bovendien kan met deze motorrijwielen ook worden geknoeid voordat zij in het verkeer worden gebracht.
- (44) Bovendien kunnen bestuurders de eis van twee jaar praktijkervaring eenvoudig omzeilen door twee jaar te wachten na het verkrijgen van een rijbewijs van het type "A beperkt": kandidaten kunnen bijvoorbeeld het examen afleggen op 18-jarige leeftijd, vervolgens helemaal niet rijden en bij het bereiken van de 20-jarige leeftijd een zwaar motorrijwiel aanschaffen.
- (45) Ook konden de lidstaten afstand doen van het vereiste van voorafgaande rijervaring door rechtstreekse toegang toe te staan voor onbeperkte motorrijwielen vanaf de leeftijd van 21 jaar. Bijna alle lidstaten maakten rechtstreekse toegang mogelijk. Kandidaten kunnen dan ook wachten totdat zij de leeftijd van 21 bereiken en in de praktijk doen er dat ook veel aangezien de lichtere motorrijwielen als niet voldoende attractief worden beschouwd.
- (46) Bijgevolg rijden veel jonge bestuurders zonder praktische ervaring met de zwaarste categorie van motorrijwielen en maken de huidige bepalingen het niet mogelijk te controleren of effectief enige ervaring werd opgedaan op een beperkt motorrijwiel. Deze praktijk is onverenigbaar met de verkeersveiligheid, en er dient derhalve een einde aan te worden gemaakt door het invoeren van een nieuw gedefinieerd voertuig, een minimumleeftijd en toegangscriteria.
- (47) De nieuwe criteria zijn bedoeld om de mogelijkheden te beperken voor het reduceren van het vermogen van zwaardere motorrijwielen en hiermee een einde te maken aan de praktijk van gefaseerde toegang zonder praktisch examen en de minimumleeftijd

voor directe toegang op te trekken. Om dezelfde redenen moet de definitie van categorie A worden herzien om beginnende motorrijders in de mogelijkheid te stellen ervaring op te doen op enigszins zwaardere motorrijwielen.

- (48) Derhalve krijgt de huidige categorie A, die momenteel gesplitst is in een beperkt en een onbeperkt deel, respectievelijk de nieuwe benaming categorie "A2" en categorie "A". Om het reduceren van het vermogen van motorrijwielen te voorkomen zal een bijkomende technische eis worden ingevoerd voor categorie A2. De geleidelijke toegang tot deze categorie zal worden gecontroleerd door de invoering van een beperkt praktisch examen.
- (49) De definitie voor zware motorrijwielen blijft ongewijzigd, maar de minimumleeftijd voor directe toegang tot deze categorie wordt opgetrokken (zie hieronder).

Voorstel

Bromfietsen

- (50) Bromfietsen, d.w.z. twee- of driewielige voertuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 45 km/h met de volgende kenmerken: een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ indien het een motor met inwendige verbranding betreft, of een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een elektrische motor betreft. Bromfietsen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 6 km/h en rijwielen met trapondersteuning zijn uitgesloten. Bij driewielige bromfietsen mag het nettomaximumvermogen van de motor niet meer bedragen dan 4 kW voor andere soorten motoren met inwendige verbranding. Deze definitie is ontleend aan Richtlijn 2002/24/EG betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen.¹⁸
- (51) Voor wat betreft lichte vierwielers, d.w.z. vierwielige motorvoertuigen, zijn in allerlei gevallen andere verkeersregels van toepassing. Het lijkt aldus niet aangewezen deze groep van voertuigen in deze richtlijn op te nemen. De definitie is in overeenstemming met Richtlijn 2002/24/EG.
- (52) Er wordt een theoretisch examen opgelegd als minimumeis om een bromfiets te mogen besturen. De lidstaten mogen verdere eisen invoeren, zoals een praktisch examen of een medisch onderzoek. De invoering van bijkomende eisen mag echter de wederzijdse erkenning van in andere lidstaten afgegeven rijbewijzen niet in de weg staan.

Lichte motorrijwielen

- (53) De definitie van lichte motorrijwielen (categorie A1) moet gewijzigd worden als volgt: lichte motorrijwielen met een maximale cilinderinhoud van 125 cm³, een maximaal vermogen van 11 kW en met een maximale vermogen/gewichtsverhouding van 0,1 kW/kg.

¹⁸ Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad, PB L 124 van 9 mei 2002, blz. 1.

- (54) Artikel 3, lid 5, van Richtlijn 91/439/EEG, dat bepaalt dat de lidstaten extra beperkende voorschriften kunnen opleggen, moet worden geschrapt.

Motorrijwielen

- (55) De definities van motorrijwielen moeten worden gewijzigd als volgt:
- Categorie A2: motorrijwielen, met of zonder een zijspan, met een maximaal vermogen van 35 kW, een maximale vermogen/gewichtsverhouding van 0,2 kW/kg en niet afgeleid van een voertuig met een vermogen dat meer dan tweemaal zo groot is.
 - Categorie A: motorrijwielen met of zonder zijspan.

Algemeen

- (56) De houder van een rijbewijs voor een categorie van gemotoriseerde tweewielers heeft het recht eventuele lagere categorieën van gemotoriseerde tweewielers de besturen.
- (57) Indien iemand reeds een rijbewijs voor categorie A1 of A2 heeft behaald, moet de verplichting om een theoretisch examen af te leggen om toegelaten te worden tot een hogere categorie van motorrijwielen vervallen. Er kan ten aanzien van de vereiste theoretische kennis geen realistisch onderscheid worden gemaakt tussen de categorieën A1, A2 en A. Hiermee zijn overbodige examens uitgesloten. Het praktische examen met een voertuig van de relevante categorie moet echter worden behouden vanwege de verschillende voertuigkenmerken van beide categorieën.

III.2.4. Motorvoertuigen (categorieën B, B+E en B1)

Beschrijving van de huidige situatie

- (58) De huidige definitie van categorie B, op grond waarvan voertuig-aanhangwagensamenstellen van minder dan 3500 kg binnen categorie B vallen indien de maximaal toegestane massa van de aanhangwagen niet groter is dan de ledige massa van het trekkend voertuig, geeft praktische problemen: bestuurders die van trekkend voertuig of van aanhangwagen veranderen, kunnen verplicht worden een bijkomend examen af te leggen voor categorie B+E. Bovendien vallen sommige voertuigsamenstellen, waarvan de eigenschappen en kenmerken speciale vaardigheden in het besturen van grotere aanhangwagens vereisen, binnen categorie B en niet B+E (in sommige gevallen hebben de samenstellen een lengte van meer dan 10 meter). Er moet een duidelijke gewichtlimiet worden geïntroduceerd veeleer dan een trekkend voertuig/aanhangwagenverhouding: aanhangwagens met een maximaal toegestane massa van meer dan 750 kg mogen alleen worden bestuurd met een rijbewijs B+E. Zelfs bestuurders van C- en D-voertuigen moeten een bijkomend examen afleggen om aanhangwagens van meer dan 750 kg te mogen trekken. Deze nieuwe aanhangwagendefinities voor de categorieën B en B+E zijn in overeenstemming met de technische eisen in zoverre in de praktijk een remsysteem vereist is voor aanhangwagens van meer dan 750 kg.

Voorstel

- (59) De definities van motorvoertuigcategorieën moeten worden gewijzigd als volgt:
- Categorie B: motorvoertuigen met een maximaal toegestane massa van ten hoogste 3500 kg waarmee niet meer dan 8 passagiers worden vervoerd, de bestuurder niet meegerekend; aan de motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximaal toegestane massa van ten hoogste 750 kg;
 - Categorie B+E: samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie B en een aanhangwagen met een maximaal toegestane massa van meer dan 750 kg.
- (60) Ten aanzien van categorie B1, gemotoriseerde driewielers en vierwielers, is de definitie in overeenstemming gebracht met Richtlijn 2002/24/EG. Categorie B1 blijft facultatief.

III.2.5. Vrachtwagens en bussen (categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E)

Beschrijving van de huidige situatie

- (61) Alle categorieën van vrachtwagens en bussen: de huidige definities van Richtlijn 91/439/EEG verwijzen naar het aantal zitplaatsen. Dit leidt tot een situatie waar bijvoorbeeld een voertuig zoals een bus met vooral staande passagiers en slechts enkele zitplaatsen bestuurd mag worden door een houder van een rijbewijs van categorie B of D1 in plaats van een houder van een rijbewijs van categorie D. Dit geldt voor alle rijbewijscategorieën. De definitie moet derhalve verwijzen naar het aantal passagiers veeleer dan naar het aantal zitplaatsen.
- (62) Categorieën C1 en D1: de subcategorieën C1 en D1 zijn momenteel facultatief en bestaan niet in alle lidstaten van de Europese Unie en van de EER. Deze subcategorieën moeten in alle lidstaten als categorieën worden ingevoerd aangezien zij een beter onderscheid in termen van het rijbewijs mogelijk zullen maken tussen de grootste vrachtwagens en bussen die vooral voor commercieel vervoer worden gebruikt en de kleinere vrachtwagens en bussen die voor verschillende doeleinden worden gebruikt.
- (63) De definities van de categorieën C1 en D1 moeten worden herzien om meer rekening te houden met de technische kenmerken van voertuigen die binnen deze groep vallen. Er worden bijkomende nieuwe criteria betreffende vermogen en lengte van dergelijke voertuigen opgenomen.
- (64) Een houder van een rijbewijs C1 mag voertuigen besturen gaande van 3500 tot 7500 kg. Binnen deze grenzen zijn twee verschillende types voertuigen op de markt: voertuigen tot ongeveer 6000 kg en die daarboven. Voertuigen met een massa van minder dan 6000 kg zijn niet uitgerust met luchtdrukremmen of vering en zijn gewoonlijk gebouwd op een verlengd chassis voor voertuigen van categorie B. Voertuigen van boven de 6000 kg zijn uitgerust met een luchtdrukremstelsel/vering en lijken dus meer op kleinere vrachtwagens en verschillen structureel van bestelwagens beneden de 6000 kg. Het bestaan van twee technisch zeer verschillende types van voertuigen binnen dezelfde rijbewijscategorie

leidt tot een aantal ongewenste effecten. In de eerste plaats wordt de houder van het rijbewijs opgeleid en geëxamineerd op de kleinere voertuigen terwijl hij ook de grotere voertuigen mag besturen die andere rijvaardigheden vereisen. In de tweede plaats zijn voertuigen tussen 6000 en 7500 kg afgeleid van de vrachtwagens van de categorie 12000 kg: zij worden aldus gemakkelijk overbelast.

- (65) Verder zijn er plannen om in een equivalentie te voorzien, waardoor de houders van een rijbewijs van categorie D1 bevoegd zijn om voertuigen van categorie C1 te besturen en vice versa, mits wordt voldaan aan de verschillende leeftijdseisen die gelden voor de twee categorieën. Het chassis van voertuigen van categorie C1 van minder dan 6 000 kg heeft gewoonlijk dezelfde constructie als dat van voertuigen van categorie D1; alleen de carrosserie van de voertuigen verschilt.
- (66) Categorieën D1 en D: de definities van de categorieën D1 en D moeten worden herzien om nieuwe criteria op te nemen betreffende vermogen en lengte van dergelijke voertuigen.
- (67) Ten aanzien van de categorieën C, C1, D, D1 en de respectieve aanhangwagencategorieën is geleidelijke toegang een duidelijk vereiste voor de verkeersveiligheid. Dit vloeit voort uit het feit dat voor het besturen van dergelijke voertuigen meer ervaring is vereist vanwege de specifieke kenmerken van de voertuigen die in deze groepen vallen, met name ten aanzien van hun gewicht, afmetingen, technische kenmerken en bestuurbaarheid. Dergelijke geleidelijke toegang wordt gerealiseerd door continue verwijzing naar de communautaire wetgeving betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van beroepsbestuurders en moet in overeenstemming worden gebracht met die wetgeving.¹⁹ Op deze wijze worden niet-beroepsbestuurders eveneens onderworpen aan het beginsel van geleidelijke toegang.
- (68) Volledigheidshalve worden hieronder alle definities gegeven, zelfs daar waar zij niet zijn gewijzigd.

Voorstel

- (69) De definities van de motorvoertuigcategorieën moeten worden gewijzigd als volgt:
- Categorie C: voor het vervoer van goederen gebruikte motorvoertuigen, met een maximaal toegestane massa van meer dan 3500 kg en waarmee behalve de bestuurder niet meer dan acht passagiers worden vervoerd; aan de motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld waarvan de maximaal toegestane massa niet meer dan 750 kg bedraagt.
 - Categorie C+E: samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie C en een aanhangwagen met een maximaal toegestane massa van meer dan 750 kg. (niet gewijzigd)

¹⁹ Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en Richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van Richtlijn 76/914/EEG van de Raad, PB L 226 van 10.09.2003.

- Categorie C1: voor het vervoer van goederen gebruikte motorvoertuigen, met een maximaal toegestane massa van meer dan 3500 kg, doch ten hoogste 6000 kg en waarmee behalve de bestuurder niet meer dan acht passagiers worden vervoerd; aan de motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximaal toegestane massa van ten hoogste 750 kg. De facultatieve subcategorie wordt omgezet in een volledige categorie en in alle lidstaten ingevoerd.
- Categorie C1+E: samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie C1 en een aanhangwagen met een maximaal toegestane massa van meer dan 750 kg, mits de maximaal toegestane massa van het aldus gevormde samenstel ten hoogste 12000 kg bedraagt en de maximaal toegestane massa van de aanhangwagen de ledige massa van het trekkende voertuig niet overschrijdt. (niet gewijzigd)
- Categorie D: motorvoertuigen voor het vervoer van passagiers waarmee behalve de bestuurder meer dan 8 passagiers kunnen worden vervoerd; aan de motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximaal toegestane massa van ten hoogste 750 kg.
- Categorie D+E: samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie D en een aanhangwagen met een maximaal toegestane massa van meer dan 750 kg. (niet gewijzigd)
- Categorie D1: motorvoertuigen voor het vervoer van passagiers waarmee behalve de bestuurder niet meer dan 16 passagiers kunnen worden vervoerd en met een maximumlengte van niet meer dan zeven meter; aan de motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximaal toegestane massa van ten hoogste 750 kg.
- Categorie D1+E: samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie D1 en een aanhangwagen met een maximaal toegestane massa van meer dan 750 kg, mits:
 - de maximaal toegestane massa van het aldus gevormde samenstel ten hoogste 12000 kg bedraagt en de maximaal toegestane massa van de aanhangwagen de ledige massa van het trekkende voertuig niet overschrijdt, en;
 - de aanhangwagen niet wordt gebruikt om personen te vervoeren. (niet gewijzigd)

III.3. Minimumleeftijden

Beschrijving van de huidige situatie

- (70) Harmonisatie van de minimumleeftijden draagt bij tot het vrij verkeer van personen en heeft een directe impact op de verkeersveiligheid.
- (71) Het verhogen van de minimumleeftijd voor directe toegang tot zware motorrijwielen is een urgente eis om de verkeersveiligheid te verbeteren. De ongevallenstatistieken tonen aan dat het ongevallenrisico van beginnende bestuurders van zware motorrijwielen bijzonder hoog is voor bestuurders onder de leeftijd van 24 jaar. De

minimumleeftijdsgrens moet derhalve van de huidige 21 jaar tot 24 jaar worden opgetrokken.

- (72) Tegelijk moet het minimumaantal jaren dat wordt opgelegd voor geleidelijke toegang worden opgetrokken van twee tot drie jaar, waardoor de ervaringseis wordt uitgebreid. Geleidelijke toegang tot dergelijke motorrijwielen moet altijd onderworpen worden aan een afzonderlijk praktisch examen op een voertuig in de respectieve categorie, zodat geleidelijke toegang zonder het bezit van praktische rijvaardigheden niet langer mogelijk is.
- (73) Het niveau van de opleidingsnormen voor beroepsbestuurders is onlangs ingesteld bij Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders²⁰ Er is geleidelijke toegang ingesteld voor deze bestuurders. De overige, niet-beroepsbestuurders, als bedoeld in artikel 2 van de genoemde richtlijn, moeten evenzo tot deze categorieën van rijbewijzen worden toegelaten, en pas op een hogere leeftijd tot de hogere categorieën toegang krijgen.

Voorstellen

- (74) De leeftijdsgrens voor A1 en B1 blijft ongewijzigd; voor AM wordt deze 16 jaar, maar de lidstaten mogen toegang tot AM toestaan vanaf de leeftijd van 14, hetgeen enkel geldt op het nationale grondgebied.
- (75) De leeftijdsgrenzen voor de categorieën B en B+E blijven ongewijzigd. De afwijking van de minimumleeftijd in artikel 6, lid 2, van Richtlijn 91/439/EEG blijft echter beperkt tot categorie B: de lidstaten mogen toegang tot B toestaan vanaf de leeftijd van 17, hetgeen enkel geldt op het nationale grondgebied.
- (76) Om te zorgen voor geleidelijke toegang tot de categorieën C1, C, D1, D en de respectieve aanhangwagencategorieën op basis van gewicht en afmetingen van het bestuurde voertuig worden rijbewijzen van de categorieën C1 en C1+E afgegeven aan kandidaten vanaf de leeftijd van 18 en rijbewijzen van de categorieën C en C+E vanaf de leeftijd van 21. Een soortgelijk onderscheid wordt gemaakt voor rijbewijzen van de categorieën D1 en D1+E, die kunnen worden afgegeven vanaf de leeftijd van 21, terwijl rijbewijzen van de categorieën D en D+E enkel kunnen worden afgegeven vanaf de leeftijd van 24. Dit is van toepassing op niet-professionele rijbewijshouders en onverminderd de regels die zijn vastgesteld voor beroepsbestuurders in overeenstemming met de communautaire regels betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders zoals bij Richtlijn 2003/59/EG ingesteld.
- (77) Voor zover de kandidaat minstens drie jaar rijervaring op een motorrijwiel van categorie A2 heeft opgedaan en een specifiek praktisch examen voor categorie A heeft afgelegd, heeft hij het recht voertuigen te besturen van categorie A vanaf de leeftijd van 21. Het praktische examen wordt beperkt tot rijden in het verkeer, zonder dat eisen inzake manoeuvres en controle over het voertuig worden opgelegd. De aandacht wordt gericht op het rijden buiten stedelijke gebieden en op snelweginfrastructuur. Met het oog op de verkeersveiligheid wordt directe toegang tot categorie A beperkt tot bestuurders die minstens 24 jaar oud zijn.

²⁰ Zie voetnoot 7

(78) De minimumleeftijden zijn aldus als volgt:

- Categorieën AM, A1 en B1: 16 jaar; 14 jaar mogelijk voor AM (enkel op nationaal grondgebied)
- Categorie A2: 18 jaar
- Categorieën B en B+E: 18 jaar; 17 jaar mogelijk voor B (enkel op nationaal grondgebied)
- Categorieën C1 en C1+E: 18 jaar
- Categorieën C en C+E: 21 jaar
- Categorieën D1 en D1+E: 21 jaar
- Categorieën D en D+E: 24 jaar
- Categorie A: 21 jaar / 24 jaar

III.4. Geleidelijke toegang tot motorvoertuigen

(79) Om enige vorm van geleidelijke toegang in het kader van toekomstige wijzigingen van deze wetgeving mogelijk te maken moet categorie B1 facultatief blijven.

(80) Het huidige voorstel voor een nieuwe richtlijn moet de lidstaten in staat stellen de termijn voor de administratieve verlenging van voor het eerst afgegeven rijbewijzen te verkorten tot drie jaar. Op deze wijze kunnen specifieke maatregelen worden toegepast op beginnende bestuurders om hen in staat te stellen meer ervaring op te doen onder bepaalde omstandigheden.

III.5. Minimumeisen voor examinatoren

Beschrijving van de huidige situatie

(81) Hoewel nog onvolledig, is de communautaire harmonisatie van de rijbewijswetgeving in een dergelijke mate gerealiseerd dat de invoering van geharmoniseerde minimumnormen inzake kwalificatie en ervaring van examinatoren als een prioriteit moet worden beschouwd. De normen betreffende de opleiding van examinatoren verschillen sterk in de lidstaten. Aangezien de theorie- en praktijkexamens in detail zijn geharmoniseerd is harmonisatie van de minimumeisen voor examinatoren nodig om de examenresultaten vergelijkbaar te maken in de EU. Verder is geschikte opleiding van examinatoren nodig voor de verkeersveiligheid. Opfrissingscursussen zijn nodig om de vaardigheden en ervaring van de examinatoren op peil te houden in een steeds sneller veranderende technische omgeving.

(82) Met het oog op de beschreven geleidelijke voortgang van de harmonisatie van het rijbewijs moeten minimumnormen voor de basiskwalificatie van examinatoren worden ingevoerd samen met regelmatige opfrissingscursussen. Tegelijk moeten een aantal basisvoorwaarden voor toegang tot het beroep van examinator worden vastgesteld.

Voorstel (nieuwe bijlage IV bij Richtlijn 91/439/EEG)

- (83) Examinatoren moeten altijd een geldig rijbewijs hebben in de respectieve categorie waarin zij examineren. Verder moeten zij een basiskwalificatie hebben behaald en zijn zij verplicht deel te nemen aan periodieke opleidingen.
- (84) Examinatoren moeten een uitgebreide basisopleiding krijgen en een basiskwalificatie behalen voordat zij mogen examineren. Voor wat betreft het recht om te examineren in de verschillende categorieën geldt de geleidelijke toegang: eerst examineren zij kandidaten voor categorie B (90% van alle examens); pas nadat zij hiermee ervaring hebben opgedaan en een bijkomende kwalificatie voor andere categorieën hebben behaald, mogen zij kandidaten examineren in andere categorieën.

IV. VARIA

IV.1. Evaluatie (artikel 15)

- (85) Vijf jaar na de uiterste termijn voor omzetting van deze richtlijn in nationale wetgeving wordt een evaluatie van de nieuw ingevoerde bepalingen uitgevoerd ten aanzien van de definities van de categorieën (en minimumleeftijden) en de effecten ervan op de verkeersveiligheid. Tegelijk wordt ook een evaluatie verricht met betrekking tot de mogelijke invoering van geleidelijke toegang tot categorie B, inclusief categorie B1.

IV.2. Aanpassingen van het communautaire model (bijlage I)

- (86) De categorieën AM, A1, A2 en A worden vermeld op na de inwerkingtreding van dit voorstel afgegeven rijbewijzen (lay-out van het communautaire model).

IV.3. Examenvoertuigen (Annex II)

- (87) Gegeven de gewijzigde definities voor de motorrijwielcategorieën (zie III.2) zijn hiervoor nieuwe examenvoertuigen nodig.

V. SUBSIDIARITEITSASPECTEN

- (88) De Gemeenschap is al bevoegd op het gebied van rijbewijzen krachtens Richtlijn 91/439/EEG van de Raad, die de eerste rijbewijsrichtlijn, Richtlijn 80/1263/EEG, heeft ingetrokken. De bovengeschetste wijzigingen blijven binnen de bevoegdheden die aan de Gemeenschap zijn verleend krachtens artikel 71, lid 1, onder c, van het EG-Verdrag. Op grond van deze bepaling moeten het Europees Parlement en de Raad, overeenkomstig de medebeslissingsprocedure, maatregelen vaststellen om de veiligheid van het vervoer te verbeteren.
- (89) De voorgestelde wijzigingen beogen in belangrijke mate het verbeteren van de verkeersveiligheid als een aspect van de vervoersveiligheid. Zij zullen de algemene Europese norm van rijbewijsgerelateerde veiligheidsaspecten verbeteren door middel van geharmoniseerde rijbewijswetgeving. Verder is een groot aantal van de voorgestelde maatregelen bedoeld om het vrij verkeer van rijbewijshouders te verbeteren, die een grote groep Europese burgers vormen. Dit sluit aan bij de doelen van de "Agenda van Lissabon". Bovendien wordt in de jurisprudentie van het Hof

van Justitie van de Europese Gemeenschappen gewezen op de effecten die het rijbewijsgebeuren kan hebben op het vrij verkeer van burgers, een van de bij het Unieverdrag gegarandeerde kernvrijheden.

- (90) De voorgestelde maatregelen zullen indirect de vervoersveiligheid verbeteren door de verbeterde fraudebestendigheid van het communautaire rijbewijsmodel, de facultatieve inbouw van een microchip en het schrappen van het papieren communautaire rijbewijsmodel.
- (91) De doelen van de voorgestelde wettelijke maatregelen kunnen niet voldoende door de lidstaten alleen worden bereikt. De nationale rijbewijssystemen verschillen sterk en met name de aspecten van vrij verkeer en vrijheid van vestiging komen niet tot hun recht. Ook hierop is duidelijk gewezen door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen.

↓ 91/439/EEG (aangepast)

Voorstel voor een

RICHTLIJN .../.../EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van [...]

betreffende het rijbewijs

(herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel ~~⊗~~ 71 ~~⊗~~ 75,

Gezien het voorstel van de Commissie¹,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag³,

Overwegende hetgeen volgt:

↓ 91/439/EEG overweging 1

~~Overwegende dat het, ter uitvoering van het gemeenschappelijk vervoerbeleid en om bij te dragen tot de verhoging van de veiligheid van het wegverkeer en om het verkeer te vergemakkelijken van personen die zich vestigen in een andere lidstaat dan die waar zij een rijexamen hebben afgelegd, wenselijk is dat er een nationaal rijbewijs van Europees model bestaat dat door de lidstaten onderling wordt erkend en waarvoor er geen verplichting tot inwisseling bestaat;~~

↓ 91/439/EEG overweging 2

~~Overwegende dat een eerste fase in die zin is bereikt door de eerste Richtlijn 80/1263/EEG van de Raad van 4 december 1980 betreffende de invoering van een Europees~~

¹ PB ~~nr.~~ C 48 van 27.2.1989, blz. 4.

² PB ~~nr.~~ C 159 van 26.6.1989, blz. 21.

³ PBC

~~rijbewijs⁴, waarbij een Europees model van het nationale rijbewijs werd vastgesteld, alsmede door de onderlinge erkenning door de lidstaten van nationale rijbewijzen en het inwisselen van rijbewijzen door houders die hun verblijfplaats of hun plaats van arbeid van een lidstaat naar een andere overbrengen; dat op de ingeslagen weg moet worden voortgegaan;~~

↓ 91/439/EEG overweging 3

~~Overwegende dat het bij Richtlijn 80/1263/EEG vastgestelde Europese model voor het nationaal rijbewijs dient te worden aangepast om met name rekening te houden met de harmonisatie van de categorieën en subcategorieën voertuigen en om de begrijpelijkheid van de rijbewijzen zowel binnen als buiten de Gemeenschap te vergroten;~~

↓ nieuw

- (1) Richtlijn 91/439/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs⁵ is herhaaldelijk en ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van deze richtlijn te worden overgegaan.
- (2) Ondanks de vorderingen op het gebied van harmonisatie van de voorschriften betreffende het rijbewijs blijven er tussen de wetgevingen van de lidstaten elementaire verschillen bestaan die, teneinde bij te dragen tot het verwezenlijken van het communautaire beleid, een diepgaandere harmonisatie vereisen. De voorschriften betreffende het rijbewijs zijn een onontbeerlijk bestanddeel om het gemeenschappelijk vervoersbeleid te verwezenlijken en de veiligheid van het wegverkeer te verbeteren alsook om het verkeer te vergemakkelijken van personen die zich in een andere lidstaat vestigen dan de lidstaat die het rijbewijs heeft afgegeven. Rekening gehouden met het belang van individuele vervoermiddelen, bevordert het bezit van een door de gaststaat naar behoren erkend rijbewijs aldus het vrije verkeer van burgers.
- (3) De bevoegdheid tot het opleggen van nationale bepalingen inzake de geldigheidsduur waarin Richtlijn 91/439/EEG voorziet, heeft tot gevolg dat verschillende voorschriften van verschillende lidstaten naast elkaar bestaan en dat in de lidstaten meer dan 80 verschillende rechtsgeldige rijbewijsmodellen in omloop zijn. Dit doet doorzichtigheidsproblemen ontstaan voor de burger, de politie en de overheidsinstanties die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de rijbewijzen en leidt tot vervalsingen van documenten die soms verscheidene decennia oud zijn. Om deze redenen dienen de voorschriften betreffende de geldigheidsduur van rijbewijzen die vanaf de toepassing van deze richtlijn worden afgegeven of verlengd, te worden geharmoniseerd.
- (4) De invoering van een administratieve geldigheidsduur zal het mogelijk maken de rijbewijzen regelmatig te verlengen teneinde de nieuwste maatregelen om vervalsing

⁴ ~~PB nr. L 375 van 31.12.1980, blz. 1.~~

⁵ PB L 237 van 24.8.1991, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 (PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4).

tegen te gaan, toe te passen en op het moment van de periodieke verlenging medische onderzoeken of andere door de lidstaten vastgestelde maatregelen uit te voeren, zoals het geven van cursussen om de theoretische kennis of praktische vaardigheden weer op peil te brengen.

- (5) De lidstaten kunnen medische onderzoeken opleggen teneinde de naleving te waarborgen van de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een motorvoertuig. Ingeval een onderzoek wordt opgelegd, dient, ter wille van de doorzichtigheid, deze periodiciteit samen te vallen met de verlenging van het rijbewijs en wordt deze dus bepaald door de geldigheidsduur van het rijbewijs.
- (6) De naleving van de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een motorvoertuig, ten aanzien van bestuurders van een voertuig dat bestemd is voor het vervoer van personen of goederen en dat tot bepaalde categorieën behoort, moet worden gecontroleerd in het kader van een medisch onderzoek op het ogenblik van de afgifte van het rijbewijs en vervolgens periodiek, overeenkomstig de nationale wettelijke bepalingen. Het is nodig de periodiciteit van deze medische onderzoeken te harmoniseren, teneinde bij te dragen tot de verwezenlijking van het vrije verkeer van werknemers, mededingingsvervalsing te voorkomen en rekening te houden met de verantwoordelijkheid van de bestuurders van deze voertuigen.
- (7) Met betrekking tot de minimumleeftijden is het nodig het beginsel van geleidelijke toegang tot de categorieën verder te versterken. Voor de verschillende categorieën van tweewielige voertuigen en voor de verschillende categorieën van voertuigen bestemd voor het vervoer van personen of goederen is het passend meer variatie te brengen in de regels voor de toegang tot de rijbewijscategorieën. Categorie B1 moet facultatief blijven, met, teneinde de mogelijkheid te behouden tot invoering in de toekomst van een geleidelijke toegang tot deze categorie, een mogelijkheid tot afwijking voor de minimumleeftijd.
- (8) De categorieën moeten worden geharmoniseerd om het beginsel van geleidelijke toegang te versterken.
- (9) De definities van zowel de nieuwe als de bestaande categorieën dienen een betere afspiegeling te zijn van de technische kenmerken van de betrokken voertuigen en van de voor het besturen van de voertuigen noodzakelijke kennis en vaardigheden.
- (10) De invoering van een rijbewijscategorie voor bromfietsen beoogt in het bijzonder een verhoging van de verkeersveiligheid ten aanzien van de jongste bestuurders, die volgens de statistieken het meest betrokken zijn bij verkeersongevallen.

↓ 91/439/EEG overweging 4 (aangepast)
--

- (11) Om aan de eisen inzake de veiligheid van het wegverkeer te voldoen dienen dus minimumvoorwaarden te worden vastgesteld voor de afgifte van het rijbewijs.

↓ 91/439/EEG overweging 5

~~Overwegende dat in artikel 3 van Richtlijn 80/1263/EEG wordt bepaald dat de definitieve voorschriften voor de algemene invoering van de in dat artikel vermelde categorieën voertuigen in de Gemeenschap, evenals die betreffende de voorwaarden voor de geldigheid van rijbewijzen, zonder mogelijkheid om af te wijken moeten worden vastgesteld;~~

↓ 91/439/EEG overweging 6

~~Overwegende dat dient te worden voorzien in de mogelijkheid tot onderverdeling van die categorieën voertuigen om uit het oogpunt van verkeersveiligheid met name een geleidelijke toegang tot het besturen van die categorieën voertuigen te bevorderen en om rekening te houden met thans bestaande nationale situaties;~~

↓ 91/439/EEG overweging 7

(12) Er dienen specifieke voorschriften te worden vastgesteld om de toegang van lichamelijk gehandicapten tot het besturen van voertuigen te bevorderen.

↓ 91/439/EEG overweging 8

~~Overwegende dat in artikel 10 van Richtlijn 80/1263/EEG een verdere harmonisatie van de normen inzake de door de bestuurders te ondergaan tests en inzake de afgifte van rijbewijzen wordt voorgeschreven; dat daartoe de eisen inzake kennis, rijvaardigheid en rijgedrag die samenhangen met het besturen van motorvoertuigen moeten worden omschreven en het rijexamen dienovereenkomstig moet worden gestructureerd; dat de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van die voertuigen opnieuw moeten worden omschreven;~~

↓ 91/439/EEG overweging 9

~~Overwegende dat de bepalingen van artikel 8 van Richtlijn 80/1263/EEG en met name de verplichting om bij verandering van Staat van normale woonplaats het rijbewijs binnen een termijn van één jaar om te wisselen een belemmering vormt voor het vrije verkeer van personen en, rekening houdend met de in het kader van de Europese integratie gemaakte vooruitgang, niet kan worden geaccepteerd;~~

↓ 91/439/EEG overweging 10
(aangepast)

(13) Het is **passend** dat de lidstaten, om redenen die verband houden met de veiligheid van het wegverkeer of met het wegverkeer, hun nationale bepalingen die betrekking hebben op de intrekking, schorsing en nietigverklaring van het rijbewijs, kunnen

toepassen op iedere houder van een rijbewijs die zijn gewone verblijfplaats op hun grondgebied heeft verworven.

↓ nieuw

- (14) Het model van het rijbewijs zoals vastgesteld bij Richtlijn 91/439/EEG dient te worden vervangen door één model in de vorm van een plastic kaart. Tegelijkertijd dient dit model van het rijbewijs te worden aangepast wegens de invoering van een nieuwe rijbewijscategorie voor bromfietsen.
- (15) De inbouw van een facultatieve microchip in het model van het rijbewijs in de vorm van een kredietkaart dient de lidstaten in staat stellen de bescherming tegen fraude verder te verbeteren. De technische specificaties van de microchip zullen worden vastgesteld door de Commissie, bijgestaan door het Comité voor het rijbewijs.
- (16) Teneinde de kennis en kunde van de examinatoren te verbeteren, een objectievere beoordeling van kandidaten voor een rijbewijs mogelijk te maken, tot een grotere harmonisering van de rijexamens te komen en het algemene beginsel van wederzijdse erkenning van rijbewijzen te versterken, dienen minimumnormen betreffende de toegang tot het beroep van examinator te worden vastgesteld.
- (17) Het is dienstig de Commissie toe te staan de bijlagen I tot en met IV aan de technische vooruitgang aan te passen.
- (18) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁶.
- (19) Daar de doelstellingen van het overwogen optreden niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en zij derhalve wegens hun omvang en effect beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (20) Deze richtlijn dient de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage V, deel B, genoemde termijnen voor omzetting in nationaal recht en toepassing van de aldaar genoemde richtlijnen onverlet te laten.

⁶ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

↓ 91/439/EEG (aangepast)
→₁ 96/47/EG art. 1, pt. 1
→₂ 94/72/EG art. 1

⊗ HEBBEN ⊗ ~~HEEFT~~ DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

⊗ *Model van het rijbewijs* ⊗

1. De lidstaten stellen het nationale rijbewijs op volgens het in bijlage I →₁ of I bis ← bedoelde Europees model en overeenkomstig deze richtlijn. →₂ ~~De Republiek Finland en het Koninkrijk Zweden mogen evenwel tot en met 31 december 1997 het huidige model rijbewijs blijven verstrekken.~~ ←

↓ nieuw

2. Zodra de technische specificaties overeenkomstig de in artikel 10 bedoelde procedure door de Commissie zijn vastgesteld, hebben de lidstaten het recht de rijbewijzen die zij afgeven te voorzien van een microchip. De Commissie ziet erop toe dat de technische specificaties betreffende de in het rijbewijs in te bouwen microchip een EG-goedkeuring vereisen die slechts kan worden toegekend wanneer is aangetoond dat deze microchip bestand is tegen pogingen tot manipulatie of verandering van de gegevens. De microchip bevat enkel de gegevens van het rijbewijs en mag geen andere functies hebben dan die welke daarmee rechtstreeks verband houden.

↓ 91/439/EEG (aangepast)

⊗ *Artikel 2*

Onderlinge erkenning ⊗

- ~~2.~~ De door de lidstaten afgegeven rijbewijzen worden onderling erkend.
- ~~3.~~ ~~Wanneer de houder van een geldig rijbewijs zijn gewone verblijfplaats verwerft in een andere lidstaat dan die welke het rijbewijs heeft afgegeven, kan het gastland zijn nationale bepalingen inzake de geldigheidsduur van het rijbewijs, medisch onderzoek en belastingen toepassen op de houder van het rijbewijs en de in verband met de administratie noodzakelijke vermeldingen op het rijbewijs aanbrengen.~~

↓ 91/439/EEG art. 2 (aangepast)

Artikel 3

⊗ Maatregelen om vervalsing tegen te gaan ⊗

↓ 91/439/CEE (aangepast)
⇒ nieuw

1. In het embleem op bladzijde 1 van het ⊗ Europees ⊗ model van ~~Europees~~ ⊗ het ⊗ rijbewijs staat het onderscheidingsteken van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft.
2. De lidstaten nemen alle dienstige maatregelen om vervalsing van rijbewijzen te voorkomen ⇒, hieronder begrepen met betrekking tot modellen van vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn afgegeven rijbewijzen. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis ⇐.

↓ 91/439/EEG
→₁ 96/47/EG art. 1, pt. 1

- ~~3. Na instemming van de Commissie kunnen de lidstaten het in bijlage I →₁ of I bis ← weergegeven model zodanig aanpassen dat het rijbewijs voor computerverwerking geschikt is.~~

↓ 96/47/EG art. 1, pt. 2

- ~~4. Onverminderd de bepalingen die in dezen door de Raad zullen worden vastgesteld, mogen de in de bijlagen I en I bis vastgelegde rijbewijsmodellen geen geïnformateerde elektronische voorzieningen bevatten.~~

↓ 91/439/EEG art. 3 (aangepast)

Artikel 4

⊗ Categorieën ⊗

↓ 91/439/EEG

1. Met het in artikel 1 bedoelde rijbewijs mogen voertuigen van de volgende categorieën worden bestuurd:

↓ nieuw

categorie AM :

- bromfietsen, d.w.z. twee- of driewielige voertuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 6 kilometer per uur en ten hoogste 45 kilometer per uur en gekenmerkt door een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 kubieke centimeter indien het een motor met inwendige verbranding betreft, of een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een elektrische motor betreft, of, met betrekking tot driewielige bromfietsen, door een motor waarvan het nettomaximumvermogen ten hoogste 4 kW bedraagt indien het een andere motor met inwendige verbranding betreft;

categorie A1 :

- lichte motorrijwielen met een maximale cilinderinhoud van 125 cm³, een maximumvermogen van 11 kW en een vermogen/gewichtsverhouding van minder dan 0,1 kW per kg;

categorie A 2 :

- motorrijwielen, met of zonder zijspan, met een maximumvermogen van 35 kW en een vermogen/gewichtsverhouding van minder dan 0,2 kW per kg. Deze motorrijwielen mogen niet afgeleid zijn van een versie die meer dan het dubbele van het maximumvermogen ontwikkelt. Aan deze motorrijwielen kan een zijspan worden bevestigd;

↓ 91/439/EEG

categorie A:

- motorrijwielen, met of zonder zijspan;

↓ nieuw

categorie B 1:

- gemotoriseerde drie- en vierwielers;

↓ 91/439/EEG(aangepast)
⇒ nieuw

categorie B:

- motorvoertuigen met een maximaal toegestane massa van ten hoogste 3 500 kg ~~en met ten hoogste acht zitplaatsen, die van~~ ⇒ en waarin ten hoogste acht personen worden vervoerd, ⇐ de bestuurder niet meegerekend. Aan de

motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximaal toegestane massa van ten hoogste 750 kg;

↓ 91/439/EEG

- ~~samenstellen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie B en een aanhangwagen, waarbij de maximaal toegestane massa van het samenstel niet meer dan 3 500 kg bedraagt en de maximaal toegestane massa van de aanhangwagen niet groter is dan de ledige massa van het trekkend voertuig;~~

↓ 91/439/EEG (aangepast)
⇒ nieuw

categorie B + E:

- samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie B en een aanhangwagen, ~~waarvan~~ ⇒ met een maximaal toegestane massa van meer dan 750 kg ~~↔ het samenstel niet onder categorie B valt;~~

↓ nieuw

categorie C 1:

- voor goederenvervoer bestemde motorvoertuigen met een maximaal toegestane massa van meer dan 3 500 kg en ten hoogste 6000 kg en waarin, de bestuurder niet meegerekend, niet meer dan acht personen worden vervoerd. Aan de motorvoertuigen die met een rijbewijs van categorie C1 mogen worden bestuurd kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximaal toegestane massa van ten hoogste 750 kg;

categorie C 1 + E:

- samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie C1 en een aanhangwagen of oplegger met een maximaal toegestane massa van meer dan 750 kg, mits de maximaal toegestane massa van het aldus gevormde samenstel ten hoogste 12 000 kg bedraagt en de maximaal toegestane massa van de aanhangwagen of oplegger de ledige massa van het trekkende voertuig niet overschrijdt;

↓ 91/439/EEG (aangepast)
⇒ nieuw

categorie C:

- ⊗ voor goederenvervoer bestemde ⊗ motorvoertuigen, ~~andere motorvoertuigen dan die van categorie D,~~ met een maximaal toegestane massa van meer dan 3 500 kg ⇒ en waarin, de bestuurder niet meegerekend, niet meer dan acht personen worden vervoerd ↔. Aan de motorvoertuigen ⊗ die

met een rijbewijs van categorie C mogen worden bestuurd kan een aanhangwagen worden gekoppeld waarvan de maximaal toegestane massa niet meer dan 750 kg bedraagt ;

↓ 91/439/EEG
⇒ nieuw

categorie C + E:

- samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie C en een aanhangwagen of oplegger met een maximaal toegestane massa van meer dan 750 kg;

↓ nieuw

categorie D 1:

- motorvoertuigen bestemd voor personenvervoer, waarin, de bestuurder niet meegerekend, niet meer dan zestien personen worden vervoerd en met een maximumlengte van zeven meter. Aan motorvoertuigen die met een rijbewijs van categorie D1 mogen worden bestuurd, kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximaal toegestane massa van ten hoogste 750 kg;

categorie D 1 + E:

- samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie D1 en een aanhangwagen met een maximaal toegestane massa van meer dan 750 kg, mits de maximaal toegestane massa van het aldus gevormde samenstel ten hoogste 12 000 kg bedraagt en de maximaal toegestane massa van de aanhangwagen de ledige massa van het trekkende voertuig niet overschrijdt;

↓ 91/439/EEG (aangepast)

⇒ nieuw

categorie D:

- motorvoertuigen bestemd voor het personenvervoer waarin, de bestuurder niet meegerekend, meer dan acht personen worden vervoerd met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend. Aan de motorvoertuigen die met een rijbewijs van categorie D mogen worden bestuurd , van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximaal toegestane massa van ten hoogste 750 kg;

↓ 91/439/EEG

categorie D + E:

- samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie D en een aanhangwagen met een maximaal toegestane massa van meer dan 750 kg.

↓ nieuw

Aanhangwagens mogen niet worden gebruikt voor personenvervoer.

↓ 91/439/EEG

~~2. Binnen de categorieën A, B, B + E, C, C + E, D en D + E kan een specifiek rijbewijs worden afgegeven voor het besturen van voertuigen van de volgende subcategorieën:~~

~~*subcategorie A1*~~

~~lichte motorrijwielen met een maximale cilinderinhoud van 125 cm³ en een maximaal vermogen van 11 kW;~~

~~*subcategorie B1*~~

~~gemotoriseerde drie- en vierwielers;~~

~~*subcategorie C1*~~

~~andere motorvoertuigen dan die van categorie D, waarvan de maximaal toegestane massa meer dan 3 500 kg, doch ten hoogste 7 500 kg bedraagt; aan de motorvoertuigen van deze subcategorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximaal toegestane massa van ten hoogste 750 kg;~~

~~*subcategorie C1 + E*~~

~~samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van subcategorie C1 en een aanhangwagen met een maximaal toegestane massa van meer dan 750 kg, mits de maximaal toegestane massa van het aldus gevormde samenstel ten hoogste 12 000 kg bedraagt en de maximaal toegestane massa van de aanhangwagen de ledige massa van het trekkende voertuig niet overschrijdt;~~

~~*subcategorie D1*~~

~~motorvoertuigen bestemd voor personenvervoer, met meer dan acht doch niet meer dan zestien zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend; aan de~~

~~motorvoertuigen van deze subcategorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximaal toegestane massa van ten hoogste 750 kg;~~

~~subcategorie D1 + E~~

~~samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van subcategorie D1 en een aanhangwagen met een maximaal toegestane massa van meer dan 750 kg, mits~~

~~de maximaal toegestane massa van het aldus gevormde samenstel ten hoogste 12 000 kg bedraagt en de maximaal toegestane massa van de aanhangwagen de ledige massa van het trekkende voertuig niet overschrijdt, en~~

~~de aanhangwagen niet wordt gebruikt om personen te vervoeren.~~

↓ 91/439/EEG (aangepast)

☒ 2 ☒ 3. Voor de toepassing ☒ van deze richtlijn ☒ van dit artikel wordt verstaan onder:

☒ a) ☒- «gemotoriseerd voertuig», elk zichzelf over de weg voortbewegend wegvoertuig, anders dan een voertuig dat op rails wordt voortbewogen;

↓ nieuw

b) «bromfiets», geen lichte vierwielers noch rijwielen met trapondersteuning;

c) «driewieler», een voertuig op drie symmetrisch geplaatste wielen met een motor waarvan de cilinderinhoud meer dan 50 kubieke centimeter bedraagt indien het een motor met inwendige verbranding betreft, en/of met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 45 km/h ;

d) «vierwieler», een ander voertuig dan een lichte vierwieler met een lege massa van ten hoogste 400 kg (550 kg voor voertuigen die bestemd zijn voor goederenvervoer), hieronder niet begrepen de massa van de accu's in elektrische voertuigen, en met een nettomaximumvermogen van ten hoogste 15 kW ;

↓ 91/439/EEG

→₁ 97/26/EG art. 1, pt. 1

~~«driewieler» en «vierwieler», elk voertuig respectievelijk op drie of op vier wielen van categorie B, waarvan de door de constructie bepaalde maximumsnelheid meer bedraagt dan →₁ 45 km per uur ← of, indien deze voertuigen zijn uitgerust met een thermische motor met ontstekingsregeling, met een cilinderinhoud van meer dan 50 cm³, of met een andere motor met gelijkwaardig vermogen. De ledige massa mag niet groter zijn dan 550 kg. In de ledige massa van elektrisch aangedreven voertuigen wordt de massa van de accu's niet meegerekend.~~

~~De lidstaten kunnen lagere normen voor de ledige massa vaststellen en andere eraan toevoegen, bij voorbeeld voor de maximale cilinderinhoud of het vermogen;~~

↓ nieuw

- e) ~~«motorrijwiel», elk voertuig op twee wielen waarvan de door de constructie bepaalde maximumsnelheid meer bedraagt dan 45 kilometer per uur of, indien dit voertuig met een thermische aandrijfmotor is uitgerust, waarvan de cilinderinhoud meer bedraagt dan 50 cm³. Een motorrijwiel met zijspanwagen wordt met dit soort voertuig gelijkgesteld;~~
-

↓ 97/26/EG art. 1, pt. 1

~~«motorrijwiel», elk voertuig op twee wielen, al dan niet met zijspanwagen, met een motor waarvan de cilinderinhoud meer dan 50 cm³ bedraagt, indien het een motor met inwendige verbranding is, en/of met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 45 km per uur;~~

↓ 91/439/EEG (aangepast)

- f) - «motorvoertuig», elk gemotoriseerd voertuig, motorrijwielen uitgezonderd, dat gewoonlijk wordt gebruikt voor het vervoer van personen of goederen over de weg, of om voertuigen voor het vervoer van personen of goederen over de weg voort te trekken. Deze term omvat mede trolleybussen, dat wil zeggen voertuigen die in verbinding staan met een elektrische leiding en niet rijden op spoorstaven. De term heeft geen betrekking op landbouw- en bosbouwtrekkers;
- g) - «landbouw- of bosbouwtrekker», elk gemotoriseerd voertuig op wielen of rupsbanden, met ten minste twee assen, voornamelijk bestemd voor tractiedoeleinden en in het bijzonder ontworpen voor het trekken, duwen, dragen of in beweging brengen van bepaalde werktuigen, machines of aanhangwagens die voor gebruik in de land- of bosbouw zijn bestemd, en die slechts bijkomstig voor personen- of goederenvervoer over de weg of voor het trekken van voertuigen voor personen- of goederenvervoer over de weg worden gebruikt.
-

↓ nieuw

3. ~~Categorie B1 is facultatief.~~

↓ 91/439/EEG (aangepast)

~~4. De lidstaten kunnen, na raadpleging van de Commissie, van de in lid 3, tweede en derde streepje, genoemde snelheden afwijken, op voorwaarde dat zij lagere snelheden vaststellen en mits zij dat op het rijbewijs vermelden.~~

~~5. Voor subcategorie A1 kunnen de lidstaten extra beperkende voorschriften opleggen.~~

4. ~~6.~~ Na instemming van de Commissie kunnen de lidstaten bepaalde bijzondere typen van gemotoriseerde voertuigen, zoals speciale voertuigen voor gehandicapten, uitsluiten van dit artikel.

↓ 91/439/EEG art. 4 (aangepast)

Artikel 5

Voorwaarden - Beperkingen

↓ 91/439/EEG (aangepast)

1. Op het rijbewijs wordt vermeld onder welke voorwaarden de houder een voertuig mag besturen.
2. Wanneer iemand wegens lichamelijke gebreken slechts bepaalde typen van voertuigen of aangepaste voertuigen mag besturen, geschiedt het in artikel 8 bedoeld examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag in een dergelijk voertuig.

↓ 91/439/EEG art. 5 (aangepast)

Artikel 6

Gelijkwaardigheid van categorieën

↓ 91/439/EEG

1. De afgifte van het rijbewijs hangt van de volgende voorwaarden af:
 - a) het rijbewijs voor de categorieën C en D kan slechts worden afgegeven aan bestuurders die reeds bevoegd zijn voor categorie B;
 - b) het rijbewijs voor de categorieën B + E, C + E en D + E kan slechts worden afgegeven aan bestuurders die reeds bevoegd zijn voor respectievelijk categorie B, C of D.
2. De geldigheid van het rijbewijs wordt als volgt vastgesteld:

- a) het rijbewijs voor de categorieën C + E of D + E is ook geldig voor het besturen van samenstellen van categorie B + E;
- b) het rijbewijs voor categorie C + E is ook geldig voor categorie D + E, indien de houder reeds bevoegd is voor categorie D.

↓ nieuw

- c) het rijbewijs voor de categorie C1 of C1+E is ook geldig voor het besturen van voertuigen van respectievelijk categorie D1 of D1+E indien de houder ervan de minimumleeftijd van 21 jaar heeft bereikt ;
- d) het rijbewijs voor de categorie D1 of D1+E is ook geldig voor het besturen van voertuigen van respectievelijk categorie C1 of C1+E.

↓ 91/439/EEG (aangepast)

- 3. Voor het verkeer op hun grondgebied kunnen de lidstaten de volgende rijbewijzen gelijkwaardig verklaren:
 - a) een rijbewijs van categorie A of A1, voor gemotoriseerde drie- en vierwielers;
 - b) een rijbewijs van categorie B, voor lichte motorrijwielen.
- 4. De lidstaten kunnen, na raadpleging van de Commissie, machtiging verlenen voor het besturen op hun grondgebied van:
 - a) voertuigen van categorie D1 (~~met ten hoogste zestien zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en~~ met een maximaal toegestane massa van 3 500 kg, gespecialiseerde inrichtingen voor het vervoer van gehandicapte passagiers daaronder niet begrepen), door bestuurders van ten minste 21 jaar die sedert ten minste twee jaar houder zijn van een rijbewijs van categorie B, op voorwaarde dat de betrokken voertuigen voor sociale doeleinden door niet-commerciële organisaties worden gebruikt en dat zij door vrijwilligers worden bestuurd;
 - b) voertuigen met een maximaal toegestane massa van meer dan 3 500 kg, door bestuurders van ten minste 21 jaar die sedert ten minste twee jaar houder zijn van een rijbewijs van categorie B, op voorwaarde dat de betrokken voertuigen hoofdzakelijk bestemd zijn stilstaand te worden gebruikt voor opleidings- of recreatiedoeleinden, dat zij voor sociale doeleinden door niet-commerciële organisaties worden gebruikt, dat zij zodanig zijn verbouwd dat zij niet kunnen worden gebruikt voor het vervoer van meer dan negen personen, noch voor het vervoer van allerlei goederen, behalve die welke strikt noodzakelijk zijn voor het beoogde gebruik.

↓ 91/439/EEG art. 6 (aangepast)

Artikel 7

⊗ Minimumleeftijd ⊗

↓ 91/439/EEG

1. De afgifte van het rijbewijs is aan de volgende voorwaarden inzake leeftijd onderworpen:

a) leeftijdsgrens 16 jaar:

↓ nieuw

- voor categorie AM ;

↓ 91/439/EEG (aangepast)

- voor subcategorie A 1 ;

- voor subcategorie B 1 ;

↓ 91/439/EEG

b) leeftijdsgrens 18 jaar:

↓ 91/439/EEG (aangepast)

⇒ nieuw

- voor categorie A ⇒ 2 ⇐; ~~voor het besturen van motorrijwielen met een vermogen van meer dan 25 kW of een vermogen/gewichtsverhouding van meer dan 0,16 kW/kg (of van motorrijwielen met zijspan met een vermogen/gewichtsverhouding van meer dan 0,16 kW/kg) is echter een rijervaring van ten minste twee jaar op minder zware motorrijwielen met rijbewijs A vereist. Deze eis in verband met de rijervaring hoeft echter niet te worden gesteld aan kandidaten van 21 jaar en ouder die slagen voor een specifiek examen inzake rijvaardigheid en het rijgedrag;~~

↓ 91/439/EEG

- voor categorieën B, B + E ;

↓ 91/439/EEG

~~voor de categorieën C, C + E en de subcategorieën C1, C1 + E, onverminderd het bepaalde in Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer betreffende het besturen van deze voertuigen⁷;~~

↓ nieuw

- voor de categorieën C1 en C1+E, onverminderd de bepalingen die voor het besturen van deze voertuigen zijn vastgesteld bij Richtlijn 2003/59/EG⁸;

↓ 91/439/EEG

c) leeftijdsgrens 21 jaar:

↓ 91/439/EEG

~~voor de categorieën D, D + E en de subcategorieën D1, D1 + E, onverminderd het bepaalde in Verordening (EEG) nr. 3820/85 betreffende het besturen van deze voertuigen.~~

↓ nieuw

~~voor~~ voor categorie A, mits de kandidaat ten minste drie jaar ervaring heeft opgedaan op een motorrijwiel met rijbewijs A2 en met goed gevolg een specifiek praktisch examen heeft afgelegd voor categorie A, zoals bepaald in artikel 8, lid 1, onder d);

- voor de categorieën C, C+E, D1 en D1+E, onverminderd de bepalingen die voor het besturen van deze voertuigen zijn vastgesteld bij Richtlijn 2003/59/EG;

d) leeftijdsgrens 24 jaar:

- voor categorie A;

- voor de categorieën D en D+E, onverminderd de bepalingen die voor het besturen van deze voertuigen zijn vastgesteld bij Richtlijn 2003/59/EG;

⁷ PB nr. L 370 van 31.12.1985, blz. 1.

⁸ PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4.

↓ 91/439/EEG (aangepast)
⇒ nieuw

2. De lidstaten kunnen van de voor de categorieën A, B en B + E vastgestelde minimumleeftijd afwijken en het desbetreffende rijbewijs afgeven vanaf 17 jaar. ~~De is echter niet van toepassing op de in lid 1, onder b), eerste streepje, laatste zin, bedoelde bepalingen voor categorie A.~~ ⇒ . Zij kunnen van de voor categorie B1 vastgestelde minimumleeftijd afwijken en het desbetreffende rijbewijs enkel vanaf 18 jaar afgeven. De lidstaten kunnen weigeren een rijbewijs van de categorieën B en B1 waarvan de houder nog geen 18 jaar oud is, als een op hun grondgebied geldig rijbewijs te erkennen ⇐ .

↓ nieuw

De lidstaten kunnen van de voor de categorie AM vastgestelde minimumleeftijd afwijken en het desbetreffende rijbewijs afgeven vanaf 14 jaar. De lidstaten kunnen weigeren een rijbewijs van de categorie AM waarvan de houder nog geen 16 jaar oud is, als een op hun grondgebied geldig rijbewijs te erkennen.

↓ 91/439/EEG

- ~~3. De lidstaten kunnen weigeren een rijbewijs waarvan de houder nog geen 18 jaar oud is, als een op hun grondgebied geldig rijbewijs te erkennen.~~

↓ 91/439/EEG art. 7 (aangepast)

Artikel 8

⊗ Afgifte – Geldigheid - Verlenging ⊗

1. De afgifte van het rijbewijs is ~~eveneens~~ aan de volgende voorwaarden onderworpen:

↓ 91/439/EEG

- a) de aanvrager moet overeenkomstig het bepaalde in bijlage II met goed gevolg een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag en een theoretisch examen ondergaan, alsmede voldoen aan de medische normen van bijlage III;

↓ nieuw

- b) de aanvrager van een rijbewijs van categorie AM moet enkel slagen voor een theoretisch examen. De lidstaten kunnen voor de afgifte van een rijbewijs van categorie AM eisen dat de aanvrager slaagt voor een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag en een medisch onderzoek ondergaat;

- c) een aanvrager van een rijbewijs van categorie A2 die ten minste twee jaar ervaring heeft opgedaan op een motorrijwiel met rijbewijs A1 moet enkel slagen voor een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag;
- d) een aanvrager van een rijbewijs van categorie A die minstens drie jaar ervaring heeft opgedaan op een motorrijwiel met rijbewijs A2 moet enkel slagen voor een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag; dit examen kan worden beperkt tot het onderdeel rijden in het verkeer waarbij specifiek de klemtoon wordt gelegd op rijden op wegen buiten de bebouwde kom.

↓ 91/439/EEG (aangepast)

⊗ e ⊗ ⊗) de aanvrager moet zijn gewone verblijfplaats hebben op het grondgebied van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft, of het bewijs leveren dat hij ten minste 6 maanden in een onderwijsinstelling in de lidstaat is ingeschreven.

~~2. Onverminderd de ter zake door de Raad aan te nemen bepalingen, behoudt elke lidstaat het recht om de geldigheidsduur van de door hem afgegeven rijbewijzen vast te stellen volgens nationale criteria.~~

~~3. Na instemming van de Commissie kunnen de lidstaten van de bepalingen van bijlage III afwijken, wanneer die afwijkingen verenigbaar zijn met de vooruitgang van de medische wetenschap en met de in die bijlage omschreven beginselen.~~

↓ nieuw

2. Vanaf [in te voegen datum : de bij artikel 17, lid 2, vastgestelde datum] hebben de door de lidstaten voor de categorieën AM, A1, A2, A, B, B1 en B+E afgegeven rijbewijzen een administratieve geldigheidsduur van tien jaar. Rijbewijzen van deze categorieën die worden afgegeven aan bestuurders die de leeftijd bereikt hebben van vijfenzestig jaar zijn vijf jaar geldig. De lidstaten kunnen de geldigheidsduur van het eerste rijbewijs dat wordt afgegeven aan beginnende bestuurders voor de categorieën A en B beperken tot drie jaar teneinde op deze bestuurders specifieke maatregelen te kunnen toepassen die beogen hun verkeersveiligheid te verbeteren.

Vanaf [in te voegen datum : de bij artikel 17, lid 2, vastgestelde datum] zijn de door de lidstaten voor de categorieën C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E afgegeven rijbewijzen vijf jaar geldig. Rijbewijzen van deze zelfde categorieën zijn één jaar geldig wanneer zij worden afgegeven aan bestuurders die de leeftijd bereikt hebben van vijfenzestig jaar.

Wanneer echter een vóór de inwerkingtreding van de richtlijn afgegeven rijbewijs moet worden verlengd omdat de geldigheidsduur ervan afloopt, zijn de verschillende in de eerste en tweede alinea vastgestelde geldigheidsduren van toepassing op deze verlenging.

3. De verlenging van het rijbewijs op het moment dat dit komt te vervallen is afhankelijk van:

a) een controle of voldaan is aan de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een motorrijtuig zoals beschreven in bijlage III voor de rijbewijzen van de categorieën C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E ;

b) de betrokkene heeft zijn gewone verblijfplaats, of toont aan dat hij in een onderwijsinstelling is ingeschreven, op het grondgebied van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft, zonder dat de verplichting bestaat daar gedurende een periode van minstens zes maanden te wonen.

De lidstaten kunnen bij de verlenging van een rijbewijs van de categorieën A, A1, A2, B, B1 en B+E een controle verplicht stellen of voldaan is aan de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een motorrijtuig zoals beschreven in bijlage III.

↓ 91/439/EEG

4. Onverminderd de nationale strafrechtelijke en politieke bepalingen kunnen de lidstaten na raadpleging van de Commissie voor de afgifte van het rijbewijs nationale voorschriften laten gelden die andere dan de in deze richtlijn vervatte voorwaarden behelzen.

↓ 91/439/EEG (aangepast)
⇒ nieuw

5. Eenieder kan slechts houder zijn van één enkel ~~door een lidstaat afgegeven~~ rijbewijs. ⇒ De lidstaten nemen de nodige maatregelen om zich ervan te vergewissen dat een aanvrager van een eerste rijbewijs of van een verlenging van een rijbewijs niet reeds houder is van een geldig rijbewijs of een door de autoriteiten van een andere lidstaat opgeschort rijbewijs. Zij gaan eveneens na of door de autoriteiten van een lidstaat met betrekking tot de aanvrager geen beslissing houdende een verbod van afgifte van het rijbewijs is uitgesproken. ⇐

↓ 97/26/EG art. 1, pt. 2
(aangepast)
⇒ nieuw

Artikel ~~7 bis~~ 9

Comité 9

~~1. De geharmoniseerde codes van de Gemeenschap in de bijlagen I en I bis zullen volgens de procedure van artikel 7 ter nog verder worden onderverdeeld. Dit geldt in het bijzonder voor de codes 04, 05, 44 en 55.~~

~~Deze procedure wordt ook gevolgd om te besluiten of het hanteren van bepaalde onderverdelingen van geharmoniseerde codes van de Gemeenschap, zo nodig, verplicht moet worden gesteld.~~

- ~~2.~~ De noodzakelijke wijzigingen om ~~het deel van de bijlagen I en I bis dat betrekking heeft op de geharmoniseerde codes en~~ de bijlagen ~~⇒ I tot en met IV ⇐ II, en III~~ aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang, worden aangenomen volgens de in artikel ~~10~~ 10 ~~10~~ bedoelde procedure.
-

↓ 1882/2003 art.3 en bijl. III
pt.24 (aangepast)

Article ~~7~~ ~~ter~~ 10

Comitéprocedure

↓ 1882/2003 art.3 en bijl. III
pt.24

1. De Commissie wordt bijgestaan door een «comité voor het rijbewijs», hierna «het comité » genoemd.
2. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.
-

↓ nieuw

Artikel 11

Examinatoren

Vanaf de inwerkingtreding van deze richtlijn moeten de examinatoren voor het rijbewijs voldoen aan de minimumnormen van bijlage IV. Examinatoren voor het rijbewijs die hun functie uitoefenen vóór [*in te voegen datum : de bij artikel 17, lid 2, vastgestelde datum*] dienen niet te beschikken over de in punt 2 van de genoemde bijlage bedoelde basisbekwaamheid.

Artikel 12

⊗ *Diverse bepalingen betreffende de erkenning van rijbewijzen* ⊗

1. Indien de houder van een door een lidstaat afgegeven geldig rijbewijs zijn gewone verblijfplaats naar een andere lidstaat heeft overgebracht, kan hij om inwisseling van zijn rijbewijs tegen een gelijkwaardig rijbewijs verzoeken. De lidstaat die tot inwisseling overgaat, moet in voorkomend geval nagaan of de geldigheidsduur van het overgelegde rijbewijs niet is verstreken.
2. Onder voorbehoud van de naleving van het territorialiteitsbeginsel van de strafrechtelijke en politieke bepalingen, kan de lidstaat van gewone verblijfplaats op de houder van een door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs zijn nationale bepalingen toepassen die betrekking hebben op de beperking, schorsing, intrekking of nietigverklaring van de rijbevoegdheid en daartoe zo nodig overgaan tot inwisseling van dat rijbewijs.
3. De lidstaat die tot inwisseling overgaat, zendt het oude rijbewijs terug naar de autoriteiten van de lidstaat die het heeft afgegeven en vermeldt de redenen van die procedure.
4. Een lidstaat kan, wanneer op zijn grondgebied tegen een persoon een van de in lid 2 bedoelde maatregelen is getroffen, weigeren de geldigheid van een door een andere lidstaat aan deze persoon verstrekt rijbewijs te erkennen.

Een lidstaat kan eveneens weigeren een rijbewijs af te geven aan een aanvrager tegen wie in een andere lidstaat een dergelijke maatregel is getroffen.

5. Een rijbewijs dat met name verloren of gestolen is, kan worden vervangen door de bevoegde autoriteiten van de Staat waar de houder zijn gewone verblijfplaats heeft. Die autoriteiten vervangen het rijbewijs aan de hand van de gegevens die zij bezitten of, in voorkomend geval, op grond van een verklaring van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat die het aanvankelijke rijbewijs heeft afgegeven.
6. Wanneer een lidstaat een door een derde land afgegeven rijbewijs inwisselt tegen een rijbewijs van Europees model, wordt daarvan op laatstgenoemd rijbewijs, alsook bij iedere latere verlenging of vervanging, melding gemaakt.

Inwisseling is slechts mogelijk, indien het door een derde land afgegeven rijbewijs is ingeleverd bij de bevoegde autoriteiten van de lidstaat. Indien de houder van dat

rijbewijs zijn normale verblijfplaats naar een andere lidstaat overbrengt, kan deze laatste besluiten \Rightarrow het in \Leftarrow artikel \boxtimes 2 \boxtimes \boxtimes neergelegde beginsel van wederzijdse erkenning \boxtimes niet toe te passen.

\Downarrow 91/439/EEG art. 9 (aangepast)

Artikel 13

\boxtimes Gewone verblijfplaats \boxtimes

\Downarrow 91/439/EEG

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt onder «gewone verblijfplaats» verstaan de plaats waar iemand gewoonlijk verblijft, dat wil zeggen gedurende ten minste 185 dagen per kalenderjaar, wegens persoonlijke en beroepsmatige bindingen of, voor iemand zonder beroepsmatige bindingen, wegens persoonlijke bindingen waaruit nauwe banden blijken tussen hemzelf en de plaats waar hij woont.

De gewone verblijfplaats van iemand die zijn beroepsmatige bindingen op een andere plaats dan zijn persoonlijke bindingen heeft en daardoor afwisselend op verschillende plaatsen in twee of meer lidstaten verblijft, wordt evenwel geacht zich op dezelfde plaats als zijn persoonlijke bindingen te bevinden, op voorwaarde dat hij daar op geregelde tijden terugkeert. Deze laatste voorwaarde vervalt, wanneer de betrokkene voor een opdracht van een bepaalde duur in een lidstaat verblijft. Het volgen van onderwijs aan een universiteit of een school impliceert niet dat de gewone verblijfplaats is verplaatst.

\Downarrow 91/439/EEG art. 10 (aangepast)

Artikel 14

\boxtimes Gelijkwaardigheid van rijbewijzen naar een niet-Europees model \boxtimes

\Downarrow 91/439/EEG (aangepast)

Na instemming van de Commissie stellen de lidstaten de gelijkwaardigheid vast tussen de categorieën rijbewijzen die zijn afgegeven vóór de tenuitvoerlegging van deze richtlijn en die welke in artikel \boxtimes 4 \boxtimes zijn omschreven.

\Downarrow 91/439/EEG (aangepast)

\Rightarrow nieuw

Na \Rightarrow raadpleging \Leftarrow instemming van de Commissie kunnen de lidstaten in hun nationale wetgevingen de nodige wijzigingen voor de tenuitvoerlegging van artikel \boxtimes 12 \boxtimes , leden 4, 5 en 6, aanbrengen.

↓ 91/439/EEG art. 11 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 15

⊠ Beoordeling ⊠

De Raad beoordeelt uiterlijk op [*in te voegen datum* : 5 jaar na de bij artikel 17, lid 2, vastgestelde datum] ~~Op voorstel van de Commissie stelt de Raad vijf jaar na de datum van toepassing van de richtlijn een onderzoek in naar de nationale voorschriften inzake de facultatieve subcategorieën die mogelijk overeenkomstig artikel 3 zijn ingevoerd, met het oog op de eventuele harmonisatie of afschaffing ervan.~~ ⇒ de communautaire bepalingen betreffende de in artikel 4 bedoelde categorieën en de in artikel 7 vastgestelde minimumleeftijden, en de weerslag ervan op de verkeersveiligheid, alsmede een mogelijke invoering van een geleidelijke toegang tot categorie B, waaronder begrepen categorie B1. ⇐

↓ 91/439/EEG art. 12 (aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 16

⊠ Samenwerking tussen lidstaten ⊠

- ~~1. De lidstaten stellen na raadpleging van de Commissie vóór 1 juli 1994 de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast die nodig zijn om vanaf 1 juli 1996 aan deze richtlijn te voldoen.~~
- ~~2. Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.~~
- ~~3.~~ De lidstaten verlenen elkaar bijstand bij de toepassing van deze richtlijn en wisselen ~~zo nodig~~ informatie uit over de rijbewijzen die ~~bij hen zijn ingeschreven~~ ⇒ zij hebben afgegeven, ingewisseld of vervangen ⇐.

↓


Artikel 17

Omzetting

1. De lidstaten dienen uiterlijk op [*in te voegen datum* : 2 jaar na de bij artikel 19 vastgestelde datum] de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan artikel 1, lid 2, artikel 3, lid 2, artikel 4, leden 1 tot 3, artikel 6, lid 2, onder c en d, artikel 7, artikel 8, leden 1 tot 3 en 5, artikel 11, de






artikelen 16 tot 20, alsmede de bijlagen II, punt 5.2 en IV te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

2. Zij passen die bepalingen toe vanaf [*in te voegen datum* : 2 jaar na de bij artikel 17, lid 1, vastgestelde datum]
3. Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. In de bepalingen wordt tevens vermeld dat verwijzingen in bestaande wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen naar de bij deze richtlijn ingetrokken richtlijnen gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn. De regels voor deze verwijzing en de formulering van deze vermelding worden vastgesteld door de lidstaten.
4. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

 91/439/EEG art. 13 (aangepast)

Artikel 18

Intrekking

Richtlijn ~~80~~  91 ~~426~~  439  /EEG  , zoals gewijzigd bij de in bijlage V, deel A, genoemde richtlijnen  wordt ~~vanaf 1 juli 1996~~ met ingang van [*in te voegen datum* : 2 jaar na de bij artikel 17, lid 1, vastgestelde datum] ingetrokken, onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage V, deel B, genoemde termijnen voor omzetting in nationaal recht van de aldaar genoemde richtlijnen.



Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage VI.

Artikel 19

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 1, lid 1, artikel 2, artikel 3, lid 1, artikel 4, lid 4, artikel 5, artikel 6, lid 1, lid 2, onder a) en b), en leden 3 en 4, artikel 8, lid 4, artikel 9, artikel 10, de artikelen 12 tot en met 15 en de bijlagen I, II en III zijn van toepassing met ingang van [*in te voegen datum* : 2 jaar na de bij artikel 19 vastgestelde datum].

Artikel 20

⊗ *Adressaten* ⊗

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op [...]

Voor het Europees Parlement

De Voorzitter

[...]

Voor de Raad

De Voorzitter

[...]

BIJLAGE I

VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET RIJBEWIJS VAN EUROPEES MODEL

1. ~~Het rijbewijs van Europees model is roze en heeft de volgende afmetingen: hoogte~~

~~– 106 mm, breedte~~

~~– 222 mm~~

2. ~~Het rijbewijs bestaat uit zes bladzijden:~~

~~Bladzijde 1 bevat:~~

~~– het onderscheidingsteken van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft;~~

~~– de vermelding van de naam van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft; deze is facultatief;~~

~~– het onderscheidingsteken van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft; dit luidt als volgt:~~

~~B:~~ België

~~DK:~~ Denemarken

~~D:~~ Duitsland

~~GR:~~ Griekenland

~~E:~~ Spanje

~~F:~~ Frankrijk

~~IRL:~~ Ierland

~~I:~~ Italië

~~L:~~ Luxemburg

~~NL:~~ Nederland

~~A:~~ Oostenrijk

~~P:~~ Portugal

~~FIN: Finland~~

~~S: Zweden~~

~~UK: Verenigd Koninkrijk~~

↓ 91/439/EEG

~~– de vermelding «rijbewijs», in hoofdletters, gedrukt in de taal/talen van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft; daaronder wordt met voldoende tussenruimte deze vermelding, in kleine letters, in de overige talen van de Europese Gemeenschappen aangebracht;~~

~~– de vermelding «Model van de Europese Gemeenschappen», gedrukt in de taal/talen van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft;~~

~~Bladzijde 2 bevat:~~

~~1) de naam van de houder;~~

~~2) de voornaam van de houder;~~

~~3) geboortedatum en plaats van de houder;~~

~~4) de naam van de bevoegde instantie die het rijbewijs afgeeft (alook de plaats en datum van afgifte en het stempel van de instantie);~~

~~5) het nummer van het rijbewijs;~~

~~6) de foto van de houder;~~

~~7) de handtekening van de houder;~~

~~8) de verblijfplaats, de woonplaats of het postadres (facultatieve vermelding);~~

~~Bladzijden 3 en 4 bevatten: de (sub)categorieën voertuigen, de afgiftedatum per (sub)categorie, de geldigheidsduur, het stempel van de instantie (zegel ...), de eventuele aanvullende of beperkende gegevens in code naast elke desbetreffende (sub)categorie.~~

~~De niet bij de nationale wetgeving van een lidstaat vastgestelde subcategorieën hoeven niet te worden vermeld op de door die lidstaat afgegeven rijbewijzen.~~

~~De op bladzijde 4 gebruikte codes worden als volgt vastgesteld:~~

↓ 2000/56/EG art.1, pt. 1 en
bijlage I

~~– codes 01 tot en met
99~~

~~Geharmoniseerde codes van de Gemeenschap~~

~~DESTUURDER (medische redenen)~~

~~01. Correctie en/of bescherming van het gezichtsvermogen~~

~~01.01 Bril~~

~~01.02 Contactlenzen~~

~~01.03 Beschermend glas~~

~~01.04 Gekleurde lenzen~~

~~01.05 Ooglap~~

~~01.06 Bril of contactlenzen~~

~~02. Gehoorprothese/hulp communicatie~~

~~02.01 Gehoorprothese één oor~~

~~02.02 Gehoorprothese beide oren~~

~~03. Prothese/orthese van de ledematen~~

~~03.01 Prothese/orthese arm~~

~~03.02 Prothese/orthese been~~

~~05. Beperkte rijbevoegdheid (vermelding van subcode is verplicht, autorijden onderhevig aan beperkingen om medische redenen)~~

~~05.01 Alleen rijden bij daglicht (bijvoorbeeld vanaf een uur na zonsopgang tot een uur voor zonsondergang)~~

~~05.02 Alleen rijden binnen een straal van... km vanaf de woonplaats van de rijbewijshouder of alleen binnen de stad/regio...~~

~~05.03 Alleen rijden zonder passagiers~~

~~05.04 Rijden met maximale snelheid van... km per uur~~

~~05.05 Rijden alleen toegestaan in gezelschap van andere rijbewijshouder~~

~~05.06 Rijden zonder aanhangwagen~~

~~05.07 Rijden op snelweg niet toegestaan~~

~~05.08 Alcohol niet toegestaan~~

~~AANPASSINGEN VOERTUIG~~

~~10. Aangepaste versnellingsbak~~

~~10.01 Handschakeling~~

~~10.02 Automatische schakeling~~

~~10.03 Elektronisch bediende schakeling~~

~~10.04 Aangepaste hendel~~

~~10.05 Geen hulpversnellingsbak~~

~~15. Aangepaste koppeling~~

~~15.01 Aangepast koppelingspedaal~~

~~15.02 Handkoppeling~~

~~15.03 Automatische koppeling~~

~~15.04 Afscherming vóór/opklapbaar/uitneembaar koppelingspedaal~~

~~20. Aangepaste remsystemen~~

~~20.01 Aangepast rempedaal~~

~~20.02 Groter rempedaal~~

~~20.03 Rempedaal geschikt voor bediening met linkervoet~~

~~20.04 Rempedaal met slof~~

~~20.05 Kantelbaar rempedaal~~

~~20.06 (Aangepaste) handbedrijfsrem~~

~~20.07 Maximale bedieningskracht bedrijfsrem~~

~~20.08 Maximale bedieningskracht voor noodrem geïntegreerd in bedrijfsrem~~

~~20.09 Aangepaste parkeerrem~~

~~20.10 Elektrisch bediende parkeerrem~~

~~20.11 (Aangepaste) voetbediende parkeerrem~~

~~20.12 Afscherming vóór/opklapbaar/uitneembaar rempedaal~~

~~20.13 Knierem~~

~~20.14 Elektrisch bediende bedrijfsrem~~

~~25. Aangepaste acceleratiesystemen~~

~~25.01 Aangepast gaspedaal~~

~~25.02 Gaspedaal met slof~~

~~25.03 Kantelbaar gaspedaal~~

~~25.04 Handmatig gas geven~~

~~25.05 Gas geven met knie~~

~~25.06 Servo-acceleratiesysteem (elektronisch, pneumatisch, enz.)~~

~~25.07 Gaspedaal links van rempedaal~~

~~25.08 Gaspedaal aan linkerkant~~

~~25.09 Afscherming vóór/opklapbaar/uitneembaar gaspedaal~~

~~30. Aangepaste rem- en acceleratiesystemen, gecombineerd~~

~~30.01 Parallelpedalen~~

~~30.02 Pedalen op (nagenoeg) gelijke hoogte~~

~~30.03 Gas geven en remmen door middel van schuifstelsel~~

~~30.04 Gas geven en remmen door middel van schuifstelsel met orthese~~

~~30.05 Opklapbare/uitneembare gas- en rempedalen~~

~~30.06 Vloerverhoging~~

~~30.07 Afscherming aan de kant van het rempedaal~~

~~30.08 Afscherming voor prothese aan de kant van het rempedaal~~

~~30.09 Afscherming vóór gas- en rempedalen~~

~~30.10 Hiel- of beenondersteuning~~

~~30.11 Gas geven en remmen via elektrische bediening~~

~~35. Aangepaste bedieningsorganen~~

~~(verlichting, ruitenwisser, ruitensproeier, claxon, richtingaanwijzers, enz.)~~

~~35.01 Bedieningsorganen bedienbaar zonder dat het rijgedrag nadelig wordt beïnvloed~~

~~35.02 Bedieningsorganen bedienbaar zonder het stuur en toebehoren los te laten (knop, gaffel, enz.)~~

~~35.03 Bedieningsorganen bedienbaar zonder het stuur en toebehoren (knop, gaffel, enz.) met de linkerhand los te laten~~

~~35.04 Bedieningsorganen bedienbaar zonder het stuur en toebehoren (knop, gaffel, enz.) met de rechterhand los te laten~~

~~35.05 Bedieningsorganen bedienbaar zonder het stuur en toebehoren (knop, gaffel, enz.) en de gecombineerde gas- en remmechanismen los te laten~~

~~40. Aangepaste stuurinrichting~~

~~40.01 Standaard stuurbekrachtiging~~

~~40.02 Extra stuurbekrachtiging~~

~~40.03 Stuurinrichting met back-upsysteem~~

~~40.04 Verlengde stuurkolom~~

~~40.05 Aangepast stuurwiel (groter en/of dikker stuurwiel, kleinere diameter stuurwiel, enz.)~~

~~40.06 Kantelbaar stuurwiel~~

~~40.07 Verticaal stuurwiel~~

~~40.08 Horizontaal stuurwiel~~

~~40.09 Voetbediend stuur~~

~~40.10 Eventuele andere aangepaste stuurinrichting (joystick, enz.)~~

~~40.11 Stuurknop~~

~~40.12 Handspalk op stuurwiel~~

~~40.13 Polsspalk op stuurwiel~~

~~42. Aangepaste achteruitkijkspiegel(s)~~

~~42.01 (Linker- of) rechterbuitenspiegel~~

~~42.02 Buitenspiegel op voorspatbord~~

~~42.03 Extra binnenspiegel voor goed zicht op het verkeer~~

~~42.04 Panoramische binnenspiegel~~

~~42.05 Dodehoekspiegel~~

~~42.06 Elektrisch bediende buitenspiegel(s)~~

~~43. Aangepaste bestuurdersstoel~~

~~43.01 Bestuurdersstoel op een goede kijkhoogte en op normale afstand van het stuurwiel en de pedalen~~

~~43.02 Bestuurdersstoel aangepast aan lichaamsvorm~~

~~43.03 Bestuurdersstoel met zijsteun voor goede zitstabiliteit~~

~~43.04 Bestuurdersstoel met armleningen~~

~~43.05 Verlengde stoelslede van bestuurdersstoel~~

~~43.06 Aangepaste veiligheids gordel~~

~~43.07 Vierpuntsveiligheids gordel~~

~~44. Aanpassingen van het motorrijwiel (vermelding subcode verplicht)~~

~~44.01 Eén remelement voor alle remhandelingen~~

~~44.02 (Aangepaste) handbediende rem (voorwiel)~~

~~44.03 (Aangepaste) voetbediende rem (achterwiel)~~

~~44.04 (Aangepaste) gashendel~~

~~44.05 (Aangepaste) handschakeling en handkoppeling~~

~~44.06 (Aangepaste) achteruitkijkspiegel(s)~~

~~44.07 (Aangepaste) bedieningsorganen (richtingaanwijzers, remlichten, enz.)~~

~~44.08 Zithoogte waarbij de bestuurder in zittende positie beide voeten tegelijk op de grond kan plaatsen~~

~~45. Motorrijwiel uitsluitend met zijspan~~

~~50. Alleen het voertuig met chassisnummer (voertuigidentificatienummer, VIN)~~

~~51. Alleen het voertuig met kenteken (voertuigregistratienummer, VRN)~~

~~ADMINISTRATIEVE VERMELDINGEN~~

~~70. Ingewisseld voor rijbewijs nr.... afgegeven door... (voor een derde land: EU/VN-symbool, bijvoorbeeld 70.0123456789.NL)~~

~~71. Duplicaat van rijbewijs nr.... (voor een derde land: EU/VN-symbool, bijvoorbeeld 71.987654321.HR)~~

~~72. Alleen voertuigen van categorie A met een maximale cilinderinhoud van 125 cc en een maximumvermogen van 11 kW (A1)~~

~~73. Alleen drie- of vierwielige motorvoertuigen van categorie B (B1)~~

~~74. Alleen voertuigen van categorie C met een maximaal toegestane massa van 7 500 kg (C1)~~

~~75. Alleen voertuigen van categorie D met ten hoogste 16 zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend (D1)~~

~~76. Alleen voertuigen van categorie C met een maximaal toegestane massa van 7 500 kg (C1), met een aanhangwagen waarvan de maximaal toegestane massa meer dan 750 kg bedraagt, mits de maximaal toegestane massa van het aldus gevormde samenstel ten hoogste 12 000 kg bedraagt en de maximaal toegestane massa van de aanhangwagen de ledige massa van het trekkende voertuig niet overschrijdt (C1+E)~~

~~77. Alleen voertuigen van categorie D met ten hoogste 16 zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend (D1), met een aanhangwagen waarvan de maximaal toegestane massa meer dan 750 kg bedraagt, mits a) de maximaal toegestane massa van het aldus gevormde samenstel ten hoogste 12 000 kg bedraagt en de maximaal toegestane massa van de aanhangwagen de ledige massa van het trekkende voertuig niet overschrijdt en b) de aanhangwagen niet wordt gebruikt om personen te vervoeren (D1+E)~~

~~78. Alleen voertuigen met automatische schakeling~~

~~(Richtlijn 91/439/EEG, bijlage II, 8.1.1, tweede alinea)~~

~~79. (...) Alleen voertuigen conform de specificaties tussen haken, in het kader van de toepassing van artikel 10, lid 1, van de richtlijn:~~

~~90.01: links van~~

~~90.02: rechts van~~

~~90.03: links~~

~~90.04: rechts~~

~~90.05: hand~~

~~90.06: voet~~

~~90.07: bedienbaar~~

↓ 2003/59/EG art.10, lid 2

~~95. bestuurder, houder van het getuigschrift, die voldoet aan de vakbekwaamheidsvereisten van artikel 3 tot ... (bv.: 95.01.01.2012).~~

↓ 96/47/EG

~~— eode 100 en hoger: nationale codes die alleen gelden voor het verkeer op het grondgebied van de Staat die het rijbewijs heeft afgegeven.~~

~~De datum van eerste afgifte per categorie moet bij iedere latere vervanging of inwisseling opnieuw op bladzijde 3 worden vermeld;~~

~~Bladzijde 5: deze bladzijde kan allerlei gegevens bevatten, zoals:~~

~~— eventuele periodes van ontzegging van rijbevoegdheid;~~

~~— zware overtredingen op het grondgebied van de Staat van gewone verblijfplaats waarmee rekening wordt gehouden bij het in die Staat geldende controlesysteem voor bestuurders;~~

~~Bladzijde 6 bevat:~~

- ~~– geldigheidsverklaringen die uitsluitend van toepassing zijn op het grondgebied van de Staat die deze op basis van gelijkwaardigheid heeft verleend of voor niet onder deze richtlijn vallende voertuigcategorieën heeft afgegeven (inclusief afgiftegegevens en geldigheidsduur ...);~~
- ~~– de nodige ruimte voor de (facultatieve) vermelding van de veranderingen van verblijfplaats van de houder.~~

~~3. De vermeldingen worden met uitzondering van die op de eerste bladzijde aangebracht in de taal/talen van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft.~~

↓ Toetredingsakte A, FIN en S
art. 29 en bijlage I, blz. 166

~~Indien een lidstaat deze vermeldingen in een andere nationale taal dan een van de officiële talen van Europese Gemeenschappen (Deens, Duits, Engels, Fins, Frans, Grieks, Italiaans, Nederlands, Portugees, Spaans, Zweeds) wenst te stellen, moet hij het rijbewijs opstellen in twee talen waaronder één van de bovengenoemde talen, onverminderd de overige bepalingen van deze bijlage.~~

↓ 91/439/EEG

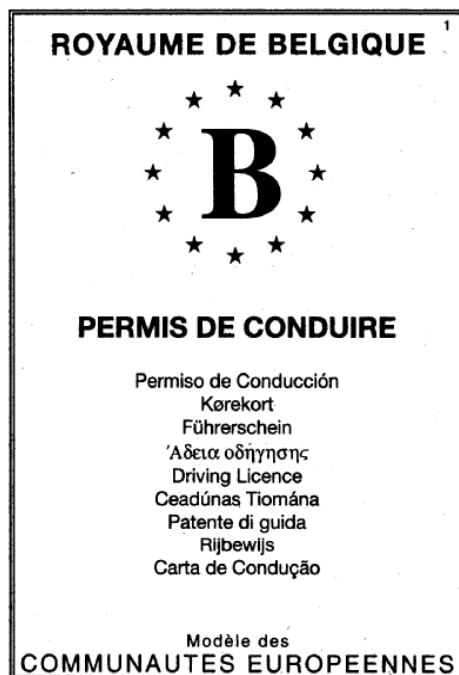
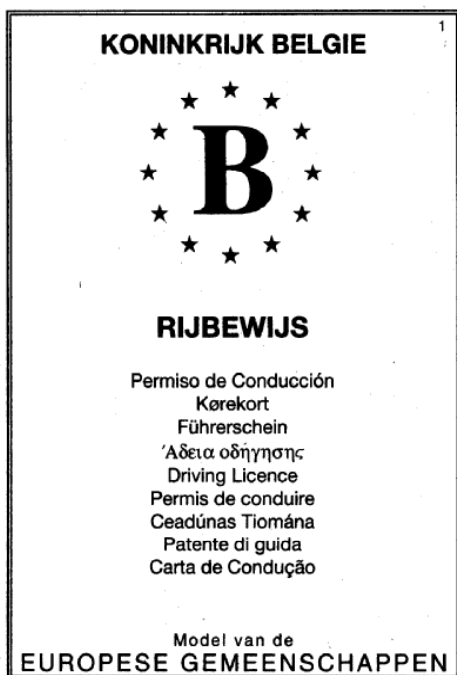
~~4. Wanneer de houder van een door een lidstaat afgegeven rijbewijs zijn gewone verblijfplaats naar een andere lidstaat heeft overgebracht, kan laatstgenoemde lidstaat op dit rijbewijs~~

- ~~– de verandering(en) van verblijfplaats vermelden op bladzijde 6,~~
 - ~~– de voor de administratie van het rijbewijs vereiste vermeldingen, zoals de op zijn grondgebied begane zware overtredingen, opnemen op bladzijde 5,~~
- ~~mits hij die vermeldingen ook opneemt op de rijbewijzen die hij zelf afgeeft en daarvoor over de nodige ruimte beschikt.~~

~~In afwijking van punt 2 van deze bijlage, kan op de door het Verenigd Koninkrijk afgegeven rijbewijzen, gedurende ten hoogste tien jaar na aanneming van deze richtlijn, de foto van de houder ontbreken.~~

**VOORBEELD VAN EEN RIJBEWIJS VOLGENS HET EUROPESE MODEL:
BELGISCH RIJBEWIJS**

(Bij wijze van indicatie)



↓ 96/47/EG art.1, pt. 3
(aangepast)

BIJLAGE I ~~bis~~

**VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET EUROPEES MODEL VAN HET
RIJBEWIJS ~~VAN EUROPEES MODEL~~**

~~(Alternatief voor het model in bijlage I)~~

↓ 96/47/EG art.1, pt. 3
(aangepast)

1. De fysieke kenmerken van de kaart van het rijbewijs van Europees model zijn in overeenstemming met de ISO-normen 7810 en 7816-1.

De methodes voor toetsing van de kenmerken van de rijbewijzen aan de internationale normen zijn in overeenstemming met ISO-norm 10373.

2. Het rijbewijs heeft twee zijden:

Bladzijde 1 bevat:

- a) de vermelding «rijbewijs», in hoofdletters, gedrukt in de taal/talen van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft;
- b) de vermelding van de naam van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft; deze vermelding is facultatief;
- c) het onderscheidingsteken van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft, negatief afgedrukt in een door twaalf gele sterren omringde blauwe rechthoek; de onderscheidingstekens zijn:

B : België
DK : Denemarken
D : Duitsland
GR : Griekenland
E : Spanje
F : Frankrijk
IRL : Ierland
I : Italië
L : Luxemburg

NL : Nederland
A : Oostenrijk
P : Portugal
FIN : Finland
S : Zweden
UK : Verenigd Koninkrijk;

- d) de gegevens die specifiek zijn voor het afgegeven rijbewijs, met de volgende nummers:
1. de naam van de houder,
 2. de voornaam van de houder,
 3. geboortedatum en -plaats van de houder,
 - 4 a. de datum van afgifte van het rijbewijs,
 - 4 b. de datum waarop de administratieve geldigheidsduur van het rijbewijs afloopt of een streepje wanneer de geldigheidsduur onbeperkt is,
 - 4 c. de naam van de bevoegde instantie die het rijbewijs afgeeft (mag op bladzijde 2 worden afgedrukt),
 - 4 d. ander nummer dan dat in rubriek 5, dat nuttig is voor de administratie van het rijbewijs (facultatieve vermelding),
 5. nummer van het rijbewijs,
 6. de foto van de houder,
 7. de handtekening van de houder,
 8. de verblijfplaats, de woonplaats of het postadres (facultatieve vermelding),
 9. de ~~(sub)~~ categorieën voertuigen die de houder gerechtigd is te besturen (de nationale categorieën worden in een ander lettertype gedrukt dan de geharmoniseerde categorieën);
- e) de vermelding «Model van de Europese Gemeenschappen» in de taal/talen van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft en de vermelding «rijbewijs» in de overige talen van de Gemeenschap, gedrukt in roze letters en op een zodanige wijze dat deze de achtergrond van het rijbewijs vormen:

Permiso de Conducción

Kørekort

Führerschein

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Ajokortti

Permis de Conduire

Ceadúas Tiomána

Patente di guida

Rijbewijs

Carta de Condução

Körkort;

f) referentiekleuren:

- blauw: Reflex blauw Pantone;
- geel: Pantone Geel.

Bladzijde 2 bevat:

- a) 9. de ~~(sub)~~ categorieën voertuigen die de houder gerechtigd is te besturen (de nationale categorieën worden in een ander lettertype gedrukt dan de geharmoniseerde categorieën);
10. de datum van eerste afgifte per ~~(sub)~~ categorie (deze datum moet bij iedere latere vervanging of inwisseling op het nieuwe rijbewijs worden vermeld);
11. de datum waarop de geldigheidsduur afloopt voor elke ~~(sub)~~ categorie;
12. de eventuele aanvullende of beperkende gegevens in code naast elke desbetreffende ~~(sub)~~ categorie.

De codes worden als volgt vastgesteld:

↓ 2000/56/EG art.1, pt. 1 en
bijlage I (aangepast)

- codes 01 tot en met 99: geharmoniseerde codes van de Gemeenschap

BESTUURDER (medische redenen)

01. Correctie en/of bescherming van het gezichtsvermogen

01.01 Bril

01.02 Contactlenzen

01.03 Beschermend glas

01.04 Gekleurde lenzen

01.05 Ooglap

01.06 Bril of contactlenzen

02. Gehoorprothese/hulp communicatie

02.01 Gehoorprothese één oor

02.02 Gehoorprothese beide oren

03. Prothese/orthese van de ledematen

03.01 Prothese/orthese arm

03.02 Prothese/orthese been

05. Beperkte rijbevoegdheid (vermelding van subcode is verplicht, autorijden onderhevig aan beperkingen om medische redenen)

05.01 Alleen rijden bij daglicht (bijvoorbeeld vanaf een uur na zonsopgang tot een uur voor zonsondergang)

05.02 Alleen rijden binnen een straal van... km vanaf de woonplaats van de rijbewijshouder of alleen binnen de stad/regio...

05.03 Alleen rijden zonder passagiers

05.04 Rijden met maximale snelheid van... km per uur

05.05 Rijden alleen toegestaan in gezelschap van andere rijbewijshouder

05.06 Rijden zonder aanhangwagen

05.07 Rijden op snelweg niet toegestaan

05.08 Alcohol niet toegestaan

AANPASSINGEN VOERTUIG

10. Aangepaste versnellingsbak

10.01 Handschakeling

10.02 Automatische schakeling

10.03 Elektronisch bediende schakeling

10.04 Aangepaste hendel

10.05 Geen hulpversnellingsbak

15. Aangepaste koppeling

15.01 Aangepast koppelingspedaal

15.02 Handkoppeling

15.03 Automatische koppeling

15.04 Afscherming vóór/opklapbaar/uitneembaar koppelingspedaal

20. Aangepaste remsystemen

20.01 Aangepast rempedaal

20.02 Groter rempedaal

20.03 Rempedaal geschikt voor bediening met linkervoet

20.04 Rempedaal met slof

20.05 Kantelbaar rempedaal

20.06 (Aangepaste) handbedrijfsrem

20.07 Maximale bedieningskracht bedrijfsrem

20.08 Maximale bedieningskracht voor noodrem geïntegreerd in bedrijfsrem

20.09 Aangepaste parkeerrem

20.10 Elektrisch bediende parkeerrem

20.11 (Aangepaste) voetbediende parkeerrem

- 20.12 Afscherming vóór/opklapbaar/uitneembaar rempedaal
- 20.13 Knierem
- 20.14 Elektrisch bediende bedrijfsrem
- 25. Aangepaste acceleratiesystemen
 - 25.01 Aangepast gaspedaal
 - 25.02 Gaspedaal met slof
 - 25.03 Kantelbaar gaspedaal
 - 25.04 Handmatig gas geven
 - 25.05 Gas geven met knie
 - 25.06 Servo-acceleratiesysteem (elektronisch, pneumatisch, enz.)
 - 25.07 Gaspedaal links van rempedaal
 - 25.08 Gaspedaal aan linkerkant
 - 25.09 Afscherming vóór/opklapbaar/uitneembaar gaspedaal
- 30. Aangepaste rem- en acceleratiesystemen, gecombineerd
 - 30.01 Parallelpedalen
 - 30.02 Pedalen op (nagenoeg) gelijke hoogte
 - 30.03 Gas geven en remmen door middel van schuifstelsel
 - 30.04 Gas geven en remmen door middel van schuifstelsel met orthese
 - 30.05 Opklapbare/uitneembare gas- en rempedalen
 - 30.06 Vloerverhoging
 - 30.07 Afscherming aan de kant van het rempedaal
 - 30.08 Afscherming voor prothese aan de kant van het rempedaal
 - 30.09 Afscherming vóór gas- en rempedalen
 - 30.10 Hiel- of beenondersteuning
 - 30.11 Gas geven en remmen via elektrische bediening
- 35. Aangepaste bedieningsorganen
(verlichting, ruitenwisser, ruitensproeier, claxon, richtingaanwijzers, enz.)

- 35.01 Bedieningsorganen bedienbaar zonder dat het rijgedrag nadelig wordt beïnvloed
 - 35.02 Bedieningsorganen bedienbaar zonder het stuur en toebehoren los te laten (knop, gaffel, enz.)
 - 35.03 Bedieningsorganen bedienbaar zonder het stuur en toebehoren (knop, gaffel, enz.) met de linkerhand los te laten
 - 35.04 Bedieningsorganen bedienbaar zonder het stuur en toebehoren (knop, gaffel, enz.) met de rechterhand los te laten
 - 35.05 Bedieningsorganen bedienbaar zonder het stuur en toebehoren (knop, gaffel, enz.) en de gecombineerde gas- en remmechanismen los te laten
40. Aangepaste stuurinrichting
- 40.01 Standaard stuurbevoegdheid
 - 40.02 Extra stuurbevoegdheid
 - 40.03 Stuurinrichting met back-upsysteem
 - 40.04 Verlengde stuurkolom
 - 40.05 Aangepast stuurwiel (groter en/of dikker stuurwiel, kleinere diameter stuurwiel, enz.)
 - 40.06 Kantelbaar stuurwiel
 - 40.07 Verticaal stuurwiel
 - 40.08 Horizontaal stuurwiel
 - 40.09 Voetbediend stuur
 - 40.10 Eventuele andere aangepaste stuurinrichting (joystick, enz.)
 - 40.11 Stuurknop
 - 40.12 Handspalk op stuurwiel
 - 40.13 Polsspalk op stuurwiel
42. Aangepaste achteruitkijkspiegel(s)
- 42.01 (Linker- of) rechterbuitenspiegel
 - 42.02 Buitenspiegel op voorspatbord
 - 42.03 Extra binnenspiegel voor goed zicht op het verkeer

- 42.04 Panoramische binnenspiegel
- 42.05 Dodehoekspiegel
- 42.06 Elektrisch bediende buitenspiegel(s)
- 43. Aangepaste bestuurdersstoel
 - 43.01 Bestuurdersstoel op een goede kijkhoogte en op normale afstand van het stuurwiel en de pedalen
 - 43.02 Bestuurdersstoel aangepast aan lichaamsvorm
 - 43.03 Bestuurdersstoel met zijsteun voor goede zitstabiliteit
 - 43.04 Bestuurdersstoel met armleuningen
 - 43.05 Verlengde stoelslede van bestuurdersstoel
 - 43.06 Aangepaste veiligheidsgordel
 - 43.07 Vierpuntsveiligheidsgordel
- 44. Aanpassingen van het motorrijwiel (vermelding subcode verplicht)
 - 44.01 Eén remelement voor alle remhandelingen
 - 44.02 (Aangepaste) handbediende rem (voorwiel)
 - 44.03 (Aangepaste) voetbediende rem (achterwiel)
 - 44.04 (Aangepaste) gashendel
 - 44.05 (Aangepaste) handschakeling en handkoppeling
 - 44.06 (Aangepaste) achteruitkijkspiegel(s)
 - 44.07 (Aangepaste) bedieningsorganen (richtingaanwijzers, remlichten, enz.)
 - 44.08 Zithoogte waarbij de bestuurder in zittende positie beide voeten tegelijk op de grond kan plaatsen
- 45. Motorrijwiel uitsluitend met zijspan
- 50. Alleen het voertuig met chassisnummer (voertuigidentificatienummer, VIN)
- 51. Alleen het voertuig met kenteken (voertuigregistratienummer, VRN)

ADMINISTRATIEVE VERMELDINGEN

70. Ingewisseld voor rijbewijs nr.... afgegeven door... (voor een derde land: EU/VN-symbool, bijvoorbeeld 70.0123456789.NL)
71. Duplicaat van rijbewijs nr.... (voor een derde land: EU/VN-symbool, bijvoorbeeld 71.987654321.HR)
72. Alleen voertuigen van categorie A met een maximale cilinderinhoud van 125 cc en een maximumvermogen van 11 kW (A1)
73. Alleen drie- of vierwielige motorvoertuigen van categorie B (B1)
74. Alleen voertuigen van categorie C met een maximaal toegestane massa van 7 500 kg (C1)
75. Alleen voertuigen van categorie D met ten hoogste 16 zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend (D1)
76. Alleen voertuigen van categorie C met een maximaal toegestane massa van 7 500 kg (C1), met een aanhangwagen waarvan de maximaal toegestane massa meer dan 750 kg bedraagt, mits de maximaal toegestane massa van het aldus gevormde samenstel ten hoogste 12 000 kg bedraagt en de maximaal toegestane massa van de aanhangwagen de ledige massa van het trekkende voertuig niet overschrijdt (C1+E)
77. Alleen voertuigen van categorie D met ten hoogste 16 zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend (D1), met een aanhangwagen waarvan de maximaal toegestane massa meer dan 750 kg bedraagt, mits a) de maximaal toegestane massa van het aldus gevormde samenstel ten hoogste 12 000 kg bedraagt en de maximaal toegestane massa van de aanhangwagen de ledige massa van het trekkende voertuig niet overschrijdt en b) de aanhangwagen niet wordt gebruikt om personen te vervoeren (D1+E)
78. Alleen voertuigen met automatische schakeling

(Richtlijn 91/439/EEG, bijlage II, punt 5.1)

79. (...) Alleen voertuigen conform de specificaties tussen haken, in het kader van de toepassing van artikel 10, lid 1, van de richtlijn:

- | | |
|--------|------------|
| 90.01: | links van |
| 90.02: | rechts van |
| 90.03: | links |
| 90.04: | rechts |
| 90.05: | hand |
| 90.06: | voet |

↓ 2003/59/EG art.10, lid 2
(aangepast)

95. bestuurder, houder van het getuigschrift, die voldoet aan de vakbekwaamheidsvereisten van ~~artikel 3~~ Richtlijn 2003/59/EG tot ... (bv.: 1.1.2012)

↓ 96/47/EG (aangepast)

- code 100 en hoger: nationale codes die alleen gelden voor het verkeer op het grondgebied van de Staat die het rijbewijs heeft afgegeven.

Wanneer een code geldt voor alle ~~(sub)~~ categorieën waarvoor het rijbewijs is afgegeven, kan hij worden afgedrukt onder de kolommen 9, 10 en 11;

13. een ruimte voor de eventuele vermelding door de lidstaat van ontvangst, in het kader van de toepassing van punt 3, onder a), van deze bijlage, van de voor de administratie van het rijbewijs noodzakelijke gegevens;
14. een ruimte voor de eventuele vermelding door de lidstaat die het rijbewijs afgeeft, van de gegevens die noodzakelijk zijn voor de administratie of met betrekking tot de verkeersveiligheid (facultatieve vermelding). Indien de vermelding onder een in deze bijlage omschreven rubriek valt, moet deze vermelding worden voorafgegaan door het nummer van de overeenkomstige rubriek.

Met uitdrukkelijke schriftelijke instemming van de houder kunnen gegevens die geen verband houden met de administratie van het rijbewijs of de verkeersveiligheid eveneens in deze ruimte worden opgenomen; de toevoeging van deze vermeldingen heeft geen gevolgen voor het gebruik van het model als rijbewijs;

- b) een toelichting bij de genummerde rubrieken op de bladzijden 1 en 2 van het rijbewijs (ten minste voor de rubrieken 1, 2, 3, 4 a), 4 b), 4 c), 5, 10, 11 en 12).

Indien een lidstaat deze vermeldingen in een andere nationale taal dan een van de volgende talen (Deens, Duits, Engels, Fins, Frans, Grieks, Italiaans, Nederlands, Portugees, Spaans, Zweeds) wenst te stellen, moet hij het rijbewijs opstellen in twee talen waaronder een van de bovengenoemde talen, onverminderd de overige bepalingen van deze bijlage.

- c) Op het rijbewijs van Europees model moet ruimte worden vrijgehouden voor een eventuele microprocessor of gelijkwaardige geïnformatiseerde voorziening.


3. Bijzondere bepalingen

- a) Wanneer de houder van een door een lidstaat overeenkomstig deze bijlage afgegeven rijbewijs zijn gewone verblijfplaats naar een andere lidstaat heeft overgebracht, kan laatstgenoemde lidstaat op het rijbewijs de voor de administratie van het rijbewijs vereiste vermeldingen opnemen, mits hij die vermeldingen ook opneemt op de rijbewijzen die hij zelf afgeeft en daarvoor over de nodige ruimte beschikt.
- b) Na overleg met de Commissie kunnen de lidstaten kleuren of markeringen, zoals een streepjescode, nationale symbolen en beveiligingsvoorzieningen toevoegen, onverminderd de overige bepalingen van deze bijlage.








































In het kader van de wederzijdse erkenning van rijbewijzen mag de streepjescode geen andere informatie bevatten dan die welke reeds leesbaar op het rijbewijs voorkomt of die noodzakelijk is voor de afgifte van het rijbewijs.

EUROPEES MODEL VAN HET RIJBEWIJS

Bladzijde 1



	<h2 style="margin: 0;">RIJBEWIJS</h2>	<h2 style="margin: 0;">LIDSTAAT</h2>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> 6. Foto </div>	<p>1. 2. 3. 4a. 4c. 4b. (4d.) 5. 7. (8.)</p>	
<p>9.</p>		


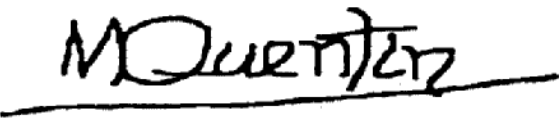
Bladzijde 2

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 13. </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> (14.) </div> <p>1. Naam 2. Voornaam 3. Geboortedatum en -plaats 4a. Datum van afgifte rijbewijs 4b. Administratieve geldigheid tot 4c. Afgegeven door 5. Rijbewijsnummer 8. Adres 9. categorie 10. Datum afgifte per categorie 11. Categorie geldig tot 12. Beperkingen</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 20%;">9.</th> <th style="width: 20%;">10.</th> <th style="width: 20%;">11.</th> <th style="width: 30%;">12.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>A1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>A</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>B1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>B</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>C1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>C</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>D1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>D</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>BE</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>C1E</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>CE</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>D1E</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>DE</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>		9.	10.	11.	12.	A1					A					B1					B					C1					C					D1					D					BE					C1E					CE					D1E					DE														
	9.	10.	11.	12.																																																																													
A1																																																																																	
A																																																																																	
B1																																																																																	
B																																																																																	
C1																																																																																	
C																																																																																	
D1																																																																																	
D																																																																																	
BE																																																																																	
C1E																																																																																	
CE																																																																																	
D1E																																																																																	
DE																																																																																	

VOORBEELD VAN EEN RIJBEWIJS VOLGENS HET MODEL

Belgisch rijbewijs (bij wijze van indicatie)

	RIJBEWIJS	KONINKRIJK BELGIE
6. FOTO	1. Steven	
	2. Anne-Marie M.E.	
	3. 01.04.73 D-53170 Bonn	
	4a. 01.07.96 4c. B-9000 Gent	
	4b. 30.06.06	
	5. DA 003 360	
	7.	
9.	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B	

	PERMIS DE CONDUIRE ROYAUME DE BELGIQUE	
6. PHOTO	1. Quentin	
	2. Maria N.E.	
	3. 01.04.73 B-7000 Mons	
	4a. 01.07.96 4c. B-1180 Uccle	
	4b. 30.06.06	
	5. DA 003 361	
	7.	
9.	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B	

BIJLAGE II

I. MINIMUMEISEN VOOR RIJEXAMENS

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om zich ervan te vergewissen dat de toekomstige bestuurders voldoen aan de eisen inzake kennis, rijvaardigheid en rijgedrag voor het besturen van een motorvoertuig. Het daartoe ingestelde examen behelst:

- een theoretisch examen, en vervolgens
- een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag.

Hieronder volgt de examenprocedure.

A. THEORETISCH EXAMEN

1. Vorm

Er dient een zodanige vorm te worden gekozen dat kan worden nagegaan of de kandidaat de vereiste kennis bezit met betrekking tot de in de punten 2 tot en met 4 van deze bijlage genoemde onderwerpen.

Indien de kandidaat houder is van een rijbewijs voor een andere categorie waarvoor met goed gevolg een theoretisch examen is afgelegd, kan vrijstelling worden verleend van de bepalingen in punt 2 tot en met 4 van deze bijlage die deze rijbewijzen gemeen hebben.

2. Inhoud van het theoretisch examen voor alle categorieën voertuigen

2.1. Het examen moet betrekking hebben op elk van de onderstaande punten, waarbij het aan de lidstaten wordt overgelaten om voor elk punt de inhoud en de vorm vast te stellen:

2.1.1. Verkeersregels:

- in het bijzonder inzake verkeerstekens, wegmarkeringen, signalen, voorrangregels en snelheidsbeperkingen;

2.1.2. Bestuurder:

- het belang van oplettendheid en van de houding ten opzichte van medeweggebruikers;
- waarneming, beoordeling en reactie, met name reactietijd, en gedragsveranderingen bij de bestuurder ten gevolge van alcohol, drugs en geneesmiddelen, gemoedsgesteldheid en vermoeidheid;

2.1.3. Weg:

- de belangrijkste richtlijnen voor het bewaren van afstand, remweg en wegligging van het voertuig in uiteenlopende weg- en weersomstandigheden;
- verkeersrisico's in verband met de wegomstandigheden, in het bijzonder veranderingen ten gevolge van de weerstoestand en het tijdstip van de dag of de nacht;
- kenmerken van de verschillende soorten wegen en daarop betrekking hebbende wettelijke voorschriften;

2.1.4. Medeweggebruikers:

- specifieke risico's in verband met de onervarenheid van medeweggebruikers en de deelneming aan het verkeer van de meest kwetsbare categorieën, zoals kinderen, voetgangers, fietsers en passagiers die in hun mobiliteit beperkt zijn;
- risico's in verband met de deelneming aan het verkeer en het besturen van diverse typen voertuigen en in verband met het verschillende gezichtsveld van de bestuurders van deze voertuigen;

2.1.5. Algemene voorschriften en diversen:

- voorschriften voor administratieve bescheiden in verband met het gebruik van het voertuig;
- algemene regels voor de door de bestuurder te volgen gedragslijn bij ongevallen (plaatsen van de gevarendriehoek, waarschuwen, enz.) en maatregelen die hij/zij in voorkomend geval kan nemen om hulp te verlenen aan verkeersslachtoffers;
- veiligheidseisen met betrekking tot het voertuig, de lading en de passagiers;

2.1.6. Voorzorgsmaatregelen bij het verlaten van het voertuig;

2.1.7. De mechanische onderdelen die voor de rijveiligheid van belang zijn: de kandidaten moeten in staat zijn de meest voorkomende defecten te ontdekken, in het bijzonder aan de stuurinrichting, wielophanging, remmen, banden, verlichting en richtingaanwijzers, reflectoren, achteruitkijkspiegels, voorruit en ruitenwissers, uitlaatsysteem, veiligheidsgordels en claxon;

2.1.8. Veiligheidsinrichtingen van de voertuigen, met name het gebruik van veiligheidsgordels, hoofdsteunen en veiligheidsvoorzieningen voor kinderen;

2.1.9. Regels voor het milieuvriendelijke gebruik van het voertuig (alleen claxonneren indien nodig, matig brandstofgebruik, beperking van uitlaatgassen, enz.).

3. Specifieke voorschriften voor de categorieën A en A1

3.1. Verplichte toetsing van de algemene kennis van:

- 3.1.1. Het gebruik van beschermende uitrusting, zoals handschoenen, schoeisel, kleding en helm;
- 3.1.2. Zichtbaarheid van motorrijders voor medeweggebruikers;
- 3.1.3. Specifieke risico's in verband met uiteenlopende wegomstandigheden zoals hierboven genoemd, met bijzondere aandacht voor gladde delen als putdeksels, wegmarkeringen zoals strepen en pijlen, tramrails, enz.;
- 3.1.4. Mechanische onderdelen die voor de verkeersveiligheid van belang zijn zoals hierboven genoemd, met bijzondere aandacht voor de noodstopschakelaar, het oliepeil en de ketting.

4. Specifieke voorschriften voor de categorieën C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E

- 4.1. Verplichte toetsing van de algemene kennis van:
 - 4.1.1. Voorschriften inzake rij- en rusttijden zoals beschreven in Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad¹; het gebruik van controleapparatuur zoals beschreven in Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad²;
 - 4.1.2. Voorschriften inzake het type vervoer: goederen of personen;
 - 4.1.3. Voertuig- en vervoersdocumenten die zijn vereist voor nationaal en internationaal vervoer van goederen en personen;
 - 4.1.4. Maatregelen bij ongevallen; kennis van de maatregelen die moeten worden genomen na een ongeval of vergelijkbare gebeurtenis, met inbegrip van noodmaatregelen zoals de evacuatie van passagiers en de grondbeginselen van eerste hulp;
 - 4.1.5. De voorzorgsmaatregelen die moeten worden genomen bij het verwisselen van wielen;
 - 4.1.6. Voorschriften inzake gewichten en afmetingen; voorschriften inzake snelheidsbegrenzers;
 - 4.1.7. Beperking van het gezichtsveld die door de kenmerken van het voertuig wordt veroorzaakt;
 - 4.1.8. Lezen van een wegenkaart, routeplanner, inclusief het gebruik van elektronische navigatiesystemen (optioneel);
 - 4.1.9. Veiligheidseisen bij het laden van het voertuig: het beheersen van de lading (laden en vastzetten), problemen met verschillende soorten lading (bijvoorbeeld vloeistoffen, hangende lading, enz.), het laden en lossen van goederen en het gebruik van laadapparatuur (alleen categorieën C, C+E, C1, C1+E);
 - 4.1.10. De verantwoordelijkheid van de bestuurder met betrekking tot het vervoer van passagiers; het comfort en de veiligheid van passagiers; het vervoeren van kinderen;

¹ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1.

² PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8.

de nodige controles vóór het wegrijden; in het theoretische examen moeten verschillende bussen aan de orde komen (bussen voor openbaar vervoer, touringcars, bussen met speciale afmetingen, enz.) (alleen categorieën D, D+E, D1, D1+E).

- 4.2. Verplichte toetsing van de algemene kennis van de volgende aanvullende voorschriften die betrekking hebben op de categorieën C, C+E, D en D+E en de volgende zaken betreffen:
 - 4.2.1. De principes van de constructie en werking van: verbrandingsmotoren, vloeistoffen (bijvoorbeeld motorolie, koelvloeistof, ruitensproeiervloeistof), het brandstofsysteem, het elektrische systeem, de ontsteking, het transmissiesysteem (koppeling, versnellingsbak, enz.);
 - 4.2.2. Smering en antivriesbescherming;
 - 4.2.3. De principes van de constructie, montage, correct gebruik en onderhoud van banden;
 - 4.2.4. De principes van de typen, werking, belangrijkste onderdelen, montage, gebruik en dagelijks onderhoud van reminrichtingen en snelheidsbegrenzers;
 - 4.2.5. De principes van de typen, werking, belangrijkste onderdelen, montage, gebruik en dagelijks onderhoud van het koppelmechanisme (alleen categorieën C+E, D+E);
 - 4.2.6. Methoden voor het opsporen van oorzaken van defecten;
 - 4.2.7. Preventief onderhoud van voertuigen en noodzakelijke lopende reparaties;
 - 4.2.8. De verantwoordelijkheid van de bestuurder voor de ontvangst, het vervoer en de aflevering van goederen volgens afspraak (alleen categorieën C, C+E).

B. EXAMEN INZAKE RIJVAARDIGHEID EN RIJGEDRAG

5. Voertuig en uitrusting

- 5.1. Om een voertuig met handschakeling te mogen besturen, moet de kandidaat slagen voor een in een voertuig met dergelijke schakeling afgelegd examen waarbij de rijvaardigheid en het rijgedrag worden getoetst.

Indien de kandidaat bovengenoemd examen aflegt in een voertuig met automatische schakeling, dient dit in het op grond van een dergelijk examen afgegeven rijbewijs te worden vermeld. Rijbewijzen waarin die vermelding is opgenomen, gelden uitsluitend voor het besturen van voertuigen met automatische schakeling.

Onder «voertuig met automatische schakeling» wordt een voertuig verstaan waarbij de overbrengingsverhouding tussen motor en wielen slechts door het bedienen van het gas- en rempedaal wordt gewijzigd.

- 5.2. De voertuigen die gebruikt worden voor het examen inzake de rijvaardigheid en het rijgedrag moeten voldoen aan de volgende minimumnormen. De lidstaten kunnen daaraan strengere eisen stellen of andere normen toevoegen.

↓ nieuw

Categorie A1 :

Motorrij wiel van categorie A1 zonder zijspan met een cilinderinhoud van ten minste 120 cm³ dat een snelheid van ten minste 90 kilometer per uur kan bereiken

Categorie A2 :

Motorrij wiel van categorie A2 zonder zijspan met een cilinderinhoud van ten minste 375 cm³ en een vermogen van ten minste 25 kW

Categorie A:

Motorrij wiel van categorie A zonder zijspan met een cilinderinhoud van ten minste 600 cm³ en een vermogen van ten minste 35 kW

↓ 2000/56/EG art.1, pt. 2
(aangepast)

~~Categorie A:~~

~~Geleidelijke verwerving (artikel 6, lid 1, onder b), eerste streepje, eerste volzin): motorrij wiel zonder zijspan met een cilinderinhoud van meer dan 120 cm³, dat een snelheid van ten minste 100 km per uur kan bereiken;~~

~~Rechtstreekse verwerving (artikel 6, lid 1, onder b), eerste streepje, tweede volzin): motorrij wiel zonder zijspan met een vermogen van ten minste 35 kW;~~

~~Subcategorie A1:~~

~~Motorrij wiel zonder zijspan met een cilinderinhoud van ten minste 75 cm³;~~

↓ 2000/56/EG art.1, pt. 2
(aangepast)

Categorie B:

Vierwielig voertuig van categorie B waarmee een snelheid van ten minste 100 km per uur kan worden bereikt;

Categorie B+E:

Samenstel van een examenvoertuig van categorie B en een aanhangwagen met een maximaal toegestane massa van ten minste 1 000 kg, met welk samenstel, dat niet onder categorie B valt, een snelheid van ten minste 100 km per uur kan worden bereikt; de laadruimte van de aanhangwagen moet bestaan uit een gesloten opbouw die ten minste even breed en hoog is als het motorvoertuig; de gesloten opbouw mag ook nagenoeg even breed zijn als het motorvoertuig zolang het zicht naar achteren

alleen door middel van de buitenspiegels van het motorvoertuig mogelijk is; de feitelijke totale massa van de aanhangwagen moet minimaal 800 kg bedragen;

~~Sub~~Categorie B1:

Gemotoriseerde drie- of vierwieler waarmee een snelheid van ten minste 60 km per uur kan worden bereikt;

Categorie C:

Voertuig van categorie C met een maximaal toegestane massa van ten minste 12 000 kg, een lengte van ten minste 8 m en een breedte van ten minste 2,40 m, waarmee een snelheid van ten minste 80 km per uur kan worden bereikt; uitgerust met ABS, met een versnellingsbak met ten minste acht voorwaartse versnellingen en met controleapparatuur als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 3821/85; de laadruimte moet bestaan uit een gesloten opbouw die ten minste even breed en hoog is als de cabine; de feitelijke totale massa van het voertuig moet minimaal 10 000 kg bedragen;

Categorie C+E:

Geleed voertuig of een samenstel bestaande uit een examenvoertuig van categorie C en een aanhangwagen van ten minste 7,5 m lang; dit voertuig of samenstel moet een maximaal toegestane massa van ten minste 20 000 kg hebben, een lengte van ten minste 14 m en een breedte van ten minste 2,40 m; met dit gelede voertuig of samenstel moet een snelheid van ten minste 80 km per uur kunnen worden bereikt en het moet zijn uitgerust met ABS, met een versnellingsbak met ten minste acht voorwaartse versnellingen en met controleapparatuur als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 3821/85; de laadruimte moet bestaan uit een gesloten opbouw die ten minste even breed en hoog is als de cabine; de feitelijke totale massa van het gelede voertuig of het samenstel moet minimaal 15 000 kg bedragen;

~~Sub~~Categorie C1:

Voertuig van ~~sub~~categorie C1 met een maximaal toegestane massa van ten minste 4 000 kg en een lengte van ten minste 5 m, waarmee een snelheid van ten minste 80 km per uur kan worden bereikt; uitgerust met ABS en met controleapparatuur als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 3821/85; de laadruimte moet bestaan uit een gesloten opbouw die ten minste even breed en hoog is als de cabine;

~~Sub~~Categorie C1+E:

Samenstel bestaande uit een examenvoertuig van ~~sub~~categorie C1 en een aanhangwagen met een maximaal toegestane massa van ten minste 1 250 kg; het samenstel moet een lengte hebben van ten minste 8 m en met dit samenstel moet een snelheid van ten minste 80 km per uur kunnen worden bereikt; de laadruimte van de aanhangwagen moet bestaan uit een gesloten opbouw die ten minste even breed en hoog is als de cabine van het motorvoertuig; de gesloten opbouw mag ook nagenoeg even breed zijn als het motorvoertuig zolang het zicht naar achteren alleen door middel van de buitenspiegels van het motorvoertuig mogelijk is; de feitelijke totale massa van de aanhangwagen moet minimaal 800 kg bedragen;

Categorie D:

Voertuig van categorie D met een lengte van ten minste 10 m en een breedte van ten minste 2,40 m, waarmee een snelheid van ten minste 80 km per uur kan worden bereikt; uitgerust met ABS en met controleapparatuur als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 3821/85;

Categorie D+E:

Samenstel bestaande uit een examenvoertuig van categorie D en een aanhangwagen met een maximaal toegestane massa van ten minste 1 250 kg en een breedte van ten minste 2,40 m, waarmee een snelheid van ten minste 80 km per uur kan worden bereikt; de laadruimte van de aanhangwagen moet bestaan uit een gesloten opbouw die ten minste 2 m breed en 2 m hoog is; de feitelijke totale massa van de aanhangwagen moet minimaal 800 kg bedragen;

~~Sub~~Categorie D1:

Voertuig van ~~sub~~categorie D1 met een maximaal toegestane massa van ten minste 4 000 kg, en een lengte van ten minste 5 m, waarmee een snelheid van ten minste 80 km per uur kan worden bereikt; uitgerust met ABS en met controleapparatuur als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 3821/85;

~~Sub~~categorie D1+E:

Samenstel bestaande uit een examenvoertuig van ~~sub~~categorie D1 en een aanhangwagen met een maximaal toegestane massa van ten minste 1 250 kg, met welk samenstel een snelheid van ten minste 80 km per uur kan worden bereikt; de laadruimte van de aanhangwagen moet bestaan uit een gesloten opbouw die ten minste 2 m breed en 2 m hoog is; de feitelijke totale massa van de aanhangwagen moet minimaal 800 kg bedragen;

Examenvoertuigen van de categorieën B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 en D1+E die niet voldoen aan de bovenstaande minimumnormen maar die wel vóór of op de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn worden gebruikt, mogen nog tot maximaal tien jaar na deze datum worden gebruikt. Aan de bepalingen met betrekking tot de lading moet uiterlijk tien jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn door de lidstaten uitvoering zijn gegeven.

6. Rijvaardigheid en rijgedrag met betrekking tot de categorieën A en A1

6.1. Rijklaar maken en technische controle van het voertuig in verband met de verkeersveiligheid

De kandidaten moeten door middel van de onderstaande handelingen aantonen dat zij goed voorbereid aan het examen kunnen beginnen en het voertuig rijklaar kunnen maken:

6.1.1. Correct dragen van beschermende uitrusting, zoals handschoenen, schoeisel, kleding en helm;

- 6.1.2. Steekproefsgewijze controle van banden, remmen, stuurinrichting, noodstopshakelaar (indien aanwezig), ketting, oliepeil, verlichting, reflectoren, richtingaanwijzers en claxon.
- 6.2. Bijzondere verrichtingen in verband met de verkeersveiligheid
 - 6.2.1. Motorrijwiel op de standaard plaatsen, er vanaf halen en zonder hulp van de motor het rijwiel verplaatsen door ernaast te lopen;
 - 6.2.2. Motorrijwiel op de standaard plaatsen;
 - 6.2.3. Ten minste twee verrichtingen bij een lage snelheid, waaronder een slalom ter beoordeling van de bediening van de koppeling in combinatie met de rem, balans, kijkrichting en de houding op het motorrijwiel, en de positie van de voeten op de voetsteunen;
 - 6.2.4. Ten minste twee verrichtingen bij een hogere snelheid, waaronder één verrichting in tweede of derde versnelling, minimaal 30 km per uur, en één verrichting voor het ontwijken van obstakels bij een snelheid van minimaal 50 km per uur, ter beoordeling van de houding op het motorrijwiel, kijkrichting, balans, stuurtechniek en schakeltechniek;
 - 6.2.5. Remmen: er moeten minimaal twee remoefeningen worden uitgevoerd, waaronder een noodstop bij een snelheid van minimaal 50 km per uur, ter beoordeling van de bediening van de voor- en achterrem, kijkrichting en de houding op het motorrijwiel.

Aan de bepalingen inzake de bijzondere verrichtingen in de punten 6.2.3 tot en met 6.2.5 moet uiterlijk vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn uitvoering zijn gegeven.

6.3. Rijgedrag

De kandidaten moeten in normale verkeerssituaties veilig en met de vereiste voorzichtigheid de volgende handelingen uitvoeren:

- 6.3.1. Wegrijden: na parkeren, na een stop in het verkeer, na verlaten van een oprit;
- 6.3.2. Rijden op rechte wegen; tegenliggers passeren, ook bij wegversmallingen;
- 6.3.3. Rijden door bochten;
- 6.3.4. Kruispunten: naderen en oversteken van kruispunten en overwegen;
- 6.3.5. Veranderen van richting: naar links en rechts; veranderen van rijstrook;
- 6.3.6. Oprijden/verlaten van snelwegen of vergelijkbare wegen (indien aanwezig): invoegen vanaf de invoegstrook; uitvoegen op de uitvoegstrook;
- 6.3.7. Inhalen/passeren: inhalen van ander verkeer (indien mogelijk); obstakels voorbijrijden, bijvoorbeeld geparkeerde auto's; ingehaald worden (indien mogelijk);

6.3.8. Speciale verkeerselementen (indien aanwezig): rotondes; gelijkvloerse spoorwegovergangen, tram-/bushaltes; voetgangersoversteekplaatsen; stijgende/dalende weg over een lange afstand;

6.3.9. De nodige voorzorgsmaatregelen nemen bij het afstappen van het voertuig.

7. Rijvaardigheid en rijgedrag met betrekking tot de categorieën B, B1 en B+E

7.1. Rijklaar maken en technische controle van het voertuig in verband met de verkeersveiligheid

De kandidaten moeten door middel van de onderstaande handelingen aantonen dat zij goed voorbereid aan het examen kunnen beginnen en het voertuig rijklaar kunnen maken:

7.1.1. Verstellen van de zitplaats van de bestuurder voor een juiste zithouding;

7.1.2. Afstellen van de achteruitkijkspiegels, veiligheidsgordel en hoofdsteun (indien aanwezig);

7.1.3. Controleren of de portieren goed gesloten zijn;

7.1.4. Steekproefsgewijze controle van banden, stuurinrichting, remmen, vloeistoffen (bijvoorbeeld motorolie, koelvloeistof, ruitensproeiervloeistof), verlichting, reflectoren, richtingaanwijzers en claxon;

7.1.5. Controle van de veiligheid met betrekking tot de lading van het voertuig: carrosserie, plaatwerk, laaddeuren, cabineslot, manier van laden, vastzetten lading (alleen categorie B+E);

7.1.6. Controle van het koppelmechanisme en de elektrische en remverbindingen (alleen categorie B+E);

7.2. Categorieën B en B1: bijzondere verrichtingen in verband met de verkeersveiligheid

Een aantal van de onderstaande verrichtingen moet worden getest (ten minste twee van de vier punten, waarvan één achteruitrijdend):

7.2.1. In rechte lijn achteruitrijden of achteruitrijdend rechts of links een bocht omgaan en daarbij op de juiste rijstrook blijven;

7.2.2. Keren met voor- en achteruitschakeling;

7.2.3. Parkeren op en verlaten van een parkeerruimte (evenwijdig aan of schuin of loodrecht ten opzichte van de weg gelegen, vooruit en achteruit, zowel op een vlakke weg als op een stijgende of dalende weg);

7.2.4. Remmen tot stilstand; een noodstop is optioneel.

7.3. Categorie B+E: bijzondere verrichtingen in verband met de verkeersveiligheid

7.3.1. Koppelen en loskoppelen van een aanhangwagen aan/van een motorvoertuig; aan het begin van deze verrichting moeten het voertuig en de aanhangwagen naast elkaar staan (niet in elkaars verlengde);

- 7.3.2. Achteruitrijdend een bocht maken met een door de lidstaten vast te stellen loop;
- 7.3.3. Veilig parkeren voor laden/lossen.

7.4. Rijgedrag

De kandidaten moeten in normale verkeerssituaties veilig en met de vereiste voorzichtigheid de volgende handelingen uitvoeren:

- 7.4.1. Wegrijden: na parkeren, na een stop in het verkeer, na verlaten van een oprit;
- 7.4.2. Rijden op rechte wegen; tegenliggers passeren, ook bij wegversmallingen;
- 7.4.3. Rijden door bochten;
- 7.4.4. Kruispunten: naderen en oversteken van kruispunten en overwegen;
- 7.4.5. Veranderen van richting: naar links en rechts; veranderen van rijstrook;
- 7.4.6. Oprijden/verlaten van snelwegen of vergelijkbare wegen (indien aanwezig): invoegen vanaf de invoegstrook; uitvoegen op de uitvoegstrook;
- 7.4.7. Inhalen/passeren: inhalen van ander verkeer (indien mogelijk); obstakels voorbijrijden, bijvoorbeeld geparkeerde auto's; ingehaald worden (indien mogelijk);
- 7.4.8. Speciale verkeerselementen (indien aanwezig): rotondes; gelijkvloerse spoorwegovergangen, tram-/bushaltes; voetgangersoversteekplaatsen; stijgende/dalende weg over een lange afstand;
- 7.4.9. De nodige voorzorgsmaatregelen nemen bij het verlaten van het voertuig.

8. Rijvaardigheid en rijgedrag met betrekking tot de categorieën C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 en D1+E.

- 8.1. Rijklaar maken en technische controle van het voertuig in verband met de verkeersveiligheid

De kandidaten moeten door middel van de onderstaande handelingen aantonen dat zij goed voorbereid aan het examen kunnen beginnen en het voertuig rijklaar kunnen maken:

- 8.1.1. Verstellen van de zitplaats van de bestuurder voor een juiste zithouding;
- 8.1.2. Afstellen van de achteruitkijkspiegels, veiligheidsgordel en hoofdsteun (indien aanwezig);
- 8.1.3. Steekproefsgewijze controle van banden, stuurinrichting, remmen, verlichting, reflectoren, richtingaanwijzers en claxon;
- 8.1.4. Controle van de rembekrachtiging en stuurinrichting; controle van de wielen, wielmoeren, spatborden, voorruit, ruiten en ruitenwissers, vloeistoffen (bijvoorbeeld motorolie, koelvloeistof en ruitensproeiervloeistof); controle en gebruik van alle onderdelen op het dashboard, inclusief de controleapparatuur als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 3821/85;

- 8.1.5. Controle van de luchtdruk, lucht tanks en de wielophanging;
- 8.1.6. Controle van de veiligheid met betrekking tot de lading van het voertuig: carrosserie, plaatwerk, laaddeuren, laadmechanisme (indien aanwezig), cabineslot (indien aanwezig), manier van laden, vastzetten lading (alleen categorieën C, C+E, C1, C1+E);
- 8.1.7. Controle van het koppelmechanisme en de elektrische en remverbindingen (alleen categorieën C+E, C1+E, D+E, D1+E);
- 8.1.8. In staat zijn bijzondere maatregelen te treffen voor de veiligheid van het voertuig; controle van carrosserie, bedrijfsdeuren, nooduitgangen, EHBO-benodigdheden, brandblussers en andere veiligheidsvoorzieningen (alleen categorieën D, D+E, D1, D1+E);
- 8.1.9. Lezen van een wegenkaart, routeplanner, inclusief het gebruik van elektronische navigatiesystemen (optioneel).
- 8.2. Bijzondere verrichtingen in verband met de verkeersveiligheid
 - 8.2.1. Koppelen en loskoppelen van een aanhangwagen of oplegger aan/van een motorvoertuig; aan het begin van deze verrichting moeten het voertuig en de aanhangwagen of oplegger naast elkaar staan (niet in elkaars verlengde) (alleen categorieën C+E, C1+E, D+E, D1+E);
 - 8.2.2. Achteruitrijdend een bocht maken met een door de lidstaten vast te stellen loop;
 - 8.2.3. Veilig parkeren voor laden/lossen bij een laadvloer/laadhelling of soortgelijke inrichting (alleen categorieën C, C+E, C1, C1+E);
 - 8.2.4. Parkeren om passagiers veilig in of uit de bus te laten stappen (alleen categorieën D, D+E, D1, D1+E).
- 8.3. Rijgedrag

De kandidaten moeten in normale verkeerssituaties veilig en met de vereiste voorzichtigheid de volgende handelingen uitvoeren:



 - 8.3.1. Wegrijden: na parkeren, na een stop in het verkeer, na verlaten van een oprit;
 - 8.3.2. Rijden op rechte wegen; tegenliggers passeren, ook bij wegversmallingen;
 - 8.3.3. Rijden door bochten;
 - 8.3.4. Kruispunten: naderen en oversteken van kruispunten en overwegen;
 - 8.3.5. Veranderen van richting: naar links en rechts; veranderen van rijstrook;
 - 8.3.6. Oprijden/verlaten van snelwegen of vergelijkbare wegen (indien aanwezig): invoegen vanaf de invoegstrook; uitvoegen op de uitvoegstrook;
 - 8.3.7. Inhalen/passeren: inhalen van ander verkeer (indien mogelijk); obstakels voorbijrijden, bijvoorbeeld geparkeerde auto's; ingehaald worden (indien mogelijk);

- 8.3.8. Speciale verkeerselementen (indien aanwezig): rotondes; gelijkvloerse spoorwegovergangen, tram-/bushaltes; voetgangersoversteekplaatsen; stijgende/dalende weg over een lange afstand;
- 8.3.9. De nodige voorzorgsmaatregelen nemen bij het verlaten van het voertuig.

9. Beoordeling tijdens het praktische examen

- 9.1. Tijdens elke rijssituatie wordt beoordeeld in hoeverre de kandidaat in staat is het voertuig te bedienen en of hij/zij in staat is volkomen veilig aan het verkeer deel te nemen. De examiner moet zich tijdens het gehele examen veilig voelen. Rijfouten of gevaarlijk rijgedrag die de veiligheid van het examenvoertuig, de passagiers of de medeweggebruikers direct in gevaar brengen, hebben ongeacht of de examiner al dan niet heeft moeten ingrijpen, tot gevolg dat de kandidaat wordt afgewezen. Het staat de examiner in dat geval vrij het praktische examen voortijdig te beëindigen.

De examinatoren moeten worden opgeleid om de vaardigheid van de kandidaten om in alle opzichten veilig te rijden, correct te beoordelen. Op de werkzaamheden van de examinatoren moet door een door de lidstaat erkend lichaam controle en toezicht worden uitgeoefend met het oog op een correcte en consequente foutenbeoordeling, overeenkomstig de in deze bijlage vastgestelde normen.

- 9.2. Tijdens de beoordeling moet de examiner in het bijzonder aandacht schenken aan het feit of de kandidaat defensief en sociaal rijgedrag vertoont. Dit gedrag moet overeenkomen met de algehele rijstijl en de examiner moet hiermee rekening houden bij de beeldvorming van de kandidaat. Hiertoe behoren het aanpassend en zelfverzekerd (veilig) rijden. Daarbij moet echter rekening worden gehouden met de weg- en weersomstandigheden, medeweggebruikers, de veiligheid van de overige weggebruikers (met name de kwetsbaardere) en anticipatievermogen.
- 9.3. De examiner moet tevens beoordelen of de kandidaat op de onderstaande punten voldoende presteert:
- 9.3.1. Beheersing van het voertuig. Hierbij moet worden gekeken naar: correct gebruik van de veiligheidsgordels, achteruitkijkspiegels, hoofdsteunen, zitplaats; correct gebruik van verlichting en andere voorzieningen; correct gebruik van de koppeling, versnellingsbak, gaspedaal, reminrichting (inclusief de derde reminrichting, indien aanwezig), stuurinrichting ; beheersing van het voertuig onder uiteenlopende omstandigheden, bij verschillende snelheden; evenwichtig rijgedrag; gewicht, afmetingen en eigenschappen van het voertuig; gewicht en type lading  (alleen categorieën B+E, C, C+E, C1, C1+E, D+E, D1+E); het comfort van de passagiers (alleen categorieën D, D+E, D1, D1+E) (niet te snel optrekken, soepel rijgedrag en gelijkmatig remmen);
- 9.3.2. Zuinig en milieuvriendelijk rijden. Hierbij moet worden gelet op het aantal omwentelingen per minuut en het schakelen, remmen en versnellen (alleen categorieën B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E);
- 9.3.3. Goed kijken: rondom kijken, spiegels goed gebruiken; dichtbij, verder weg, ver kijken;

- 9.3.4. Voorrang verlenen: voorrang op kruispunten en overwegen; voorrang verlenen op andere punten (bijvoorbeeld bij het veranderen van richting of rijstrook en bij bijzondere verrichtingen);
- 9.3.5. De juiste positie kiezen op de weg: juiste positie op de weg, de rijstrook, de rotonde en door bochten, die past bij het type en de eigenschappen van het voertuig; voorsorteren;
- 9.3.6. Afstand bewaren: voldoende afstand bewaren voor en naast het voertuig; voldoende afstand bewaren van medeweggebruikers;
- 9.3.7. Snelheid: de maximumsnelheid niet overschrijden; snelheid aanpassen aan de weers- en verkeersomstandigheden en indien nodig aan de nationale snelheidslimiet; rijden met een snelheid waarbij het tot stilstand komen vóór een zichtbare en vrije weg mogelijk is; snelheid aanpassen aan die welke wordt aangehouden door andere, soortgelijke weggebruikers;
- 9.3.8. Verkeerslichten, verkeerstekens en andere voorzieningen: correct gedrag bij verkeerslichten, opvolgen van de instructies van verkeersregelaars: correct gedrag bij verkeerstekens (verbods- of gebodsborden); correct gedrag bij wegmarkeringen;
- 9.3.9. Het geven van signalen: signalen geven op de juiste momenten; correct richting aangeven; correct reageren op signalen van andere weggebruikers;
- 9.3.10. Remmen en stoppen: tijdig gas minderen, afremmen of stoppen, waarbij rekening moet worden gehouden met de omstandigheden; anticipatievermogen; gebruik van de verschillende reminrichtingen (alleen categorieën C, C+E, D, D+E); gebruik van andere snelheidsbegrenzers dan remmen (alleen categorieën C, C+E, D, D+E);

10. Duur van het examen

De duur van het examen en de af te leggen afstand moeten voldoende zijn voor de in deel B van deze bijlage genoemde beoordeling van de rijvaardigheid en het rijgedrag. Het examen met betrekking tot het rijgedrag mag voor de categorieën A, A1, B , B1 en B+E nooit minder dan 25 minuten en voor de overige categorieën nooit minder dan 45 minuten duren. Niet inbegrepen zijn de kennismaking met de kandidaat, het rijklaar maken van het voertuig, de technische controle van het voertuig in verband met de verkeersveiligheid, de bijzondere verrichtingen en de bekendmaking van de uitslag van het praktische examen.

11. Plaats van het examen

Het examenonderdeel voor de beoordeling van de bijzondere verrichtingen kan op een speciaal terrein plaatsvinden. Het examenonderdeel voor de beoordeling van het rijgedrag wordt zo mogelijk afgenomen op wegen buiten de bebouwde kom, autowegen en autosnelwegen (of gelijkwaardig), alsmede straten in de stad van uiteenlopende aard (zoals woonwijken, gebieden waar niet harder dan 30 of 50 km per uur mag worden gereden en auto-/snelwegen binnen de stad), waar zich de verschillende moeilijkheden voordoen waarmee een bestuurder kan worden geconfronteerd. Het is wenselijk dat het examen in verschillende situaties van verkeersdrukke plaatsvindt. De examinerator moet de tijd die op de weg wordt doorgebracht optimaal gebruiken door uiteenlopende verkeerssituaties op te zoeken, zodat het rijgedrag van de kandidaat in de verschillende situaties goed kan worden

beoordeeld. Daarbij moet met name worden gelet op de overgang tussen de verschillende situaties.

II. EISEN INZAKE KENNIS, RIJVAARDIGHEID EN RIJGEDRAG VOOR HET BESTUREN VAN EEN MOTORVOERTUIG

Bestuurders van motorvoertuigen moeten op elk willekeurig moment voldoen aan eisen inzake kennis, rijvaardigheid en rijgedrag zoals beschreven in de punten 1 tot en met 9 hierboven, zodat zij in staat zijn:

- verkeersrisico's te onderkennen en de ernst ervan te beoordelen,
- controle over hun voertuig te hebben om geen gevaarlijke situaties te scheppen, en adequaat te reageren wanneer dergelijke situaties zich voordoen,
- de verkeersregels in acht te nemen, met name die welke gericht zijn op het voorkomen van verkeersongevallen en het verzekeren van een vlotte doorstroming van het verkeer,
- de voornaamste technische defecten van hun voertuig te ontdekken, met name die welke de veiligheid in gevaar brengen, en die adequaat te laten verhelpen,
- rekening te houden met alle factoren die het rijgedrag nadelig beïnvloeden (alcohol, vermoeidheid, verminderd gezichtsvermogen, enz.), teneinde volledig in staat te blijven tot veilig rijgedrag,
- bij te dragen tot de veiligheid van alle weggebruikers, in het bijzonder de zwaksten en kwetsbaarsten, door naar behoren rekening te houden met de medeweggebruikers.

De lidstaten kunnen de nodige maatregelen nemen om er voor te zorgen dat bestuurders die niet meer voldoen aan de eisen inzake kennis, rijvaardigheid en rijgedrag zoals beschreven in de punten 1 tot en met 9 hierboven, deze kennis en vaardigheden terugkrijgen en het vereiste rijgedrag voor het besturen van een motorvoertuig kunnen voortzetten.

BIJLAGE III

MINIMUMNORMEN INZAKE LICHAAMELIJKE EN GEESTELIJKE GESCHIKTHEID VOOR HET BESTUREN VAN EEN MOTORRIJTUIG

DEFINITIES

1. In het kader van deze bijlage worden de bestuurders in twee groepen ingedeeld, namelijk:
 - 1.1. *Groep 1:*
bestuurders van voertuigen van de categorieën A, ⇒ A1, ⇐ B⇒, B1 ⇐ en B + E, ~~en van de subcategorieën A1 en B1.~~
 - 1.2. *Groep 2:*
bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C + E, ⇒ C1, C1+E, ⇐ D, D + E ~~en van de subcategorieën C1, C1+E, D 1 et D 1 + E.~~
 - 1.3. In de nationale wetgeving kunnen bepalingen worden opgenomen om de voor de bestuurders van groep 2 bestemde bepalingen van deze bijlage toe te passen op de bestuurders van voertuigen van categorie B die hun rijbewijs voor de uitoefening van hun beroep gebruiken (taxi's, ziekenauto's, enz.).
2. Naar analogie hiervan worden de aanvragers van een rijbewijs of verlenging van een rijbewijs ingedeeld in de groep waartoe zij behoren, nadat het rijbewijs is afgegeven of verlengd.

MEDISCHE ONDERZOEKEN

3. *Groep 1*
De aanvragers moeten een medisch onderzoek ondergaan, indien bij het vervullen van de vereiste formaliteiten of tijdens het examen dat zij moeten afleggen voor het verkrijgen van een rijbewijs, blijkt dat zij één of meer van de in deze bijlage vermelde lichamelijke of geestelijke gebreken hebben.
4. *Groep 2*
De aanvragers moeten een medisch onderzoek ondergaan vóór de eerste afgifte van een rijbewijs; vervolgens dienen de bestuurders de periodieke onderzoeken te ondergaan ⇒ bij elke verlenging van het rijbewijs ⇐ ~~die de nationale wetgeving voorschrijft.~~
5. De lidstaten kunnen voor de afgifte of verlenging van een rijbewijs strengere normen vaststellen dan de in deze bijlage vervatte normen.

GEZICHTSVERMOGEN

6. Iedere aanvrager van een rijbewijs dient de nodige onderzoeken te ondergaan om vast te stellen of hij beschikt over voldoende gezichtsscherpte voor het besturen van motorvoertuigen. Indien daarover twijfel bestaat, moet hij door een bevoegde medische instantie worden onderzocht. Bij dat onderzoek moet vooral gelet worden op de gezichtsscherpte, het gezichtsveld, het gezichtsvermogen in het schemerdonker en progressieve oogziekten.

Intraoculaire lenzen worden in het kader van deze bijlage niet als corrigerende lenzen beschouwd.

Groep 1

- 6.1. Iedere aanvrager van een rijbewijs of verlenging van een rijbewijs dient, zo nodig met optische correctie, een binoculaire gezichtsscherpte te hebben van ten minste 0,5. Het rijbewijs mag niet worden afgegeven of verlengd, indien bij het medische onderzoek blijkt dat het horizontale gezichtsveld kleiner is dan 120°, behalve in uitzonderingsgevallen op grond van een gunstig medisch advies en een positieve praktische test, of indien blijkt dat het gezichtsvermogen van de betrokkene op een zodanige andere wijze is aangetast dat hij niet veilig kan rijden. Indien een progressieve oogziekte wordt ontdekt of gemeld, kan het rijbewijs worden afgegeven of verlengd mits de aanvrager zich periodiek door een bevoegde medische instantie laat onderzoeken.
- 6.2. Iedere aanvrager van een rijbewijs of verlenging van een rijbewijs die het gezichtsvermogen van een oog volledig is kwijtgeraakt of die, bij voorbeeld in geval van diplopie, slechts één oog gebruikt, dient een gezichtsscherpte, zo nodig met optische correctie, van ten minste 0,6 te hebben. De bevoegde medische instantie dient daarbij te verklaren dat dit monoculaire zien al zolang bestaat dat de betrokkene zich daaraan heeft aangepast, en dat het gezichtsveld van het oog normaal is.

Groep 2

- 6.3. Iedere aanvrager van een rijbewijs of verlenging van een rijbewijs dient, zo nodig met optische correctie, te beschikken over een gezichtsscherpte van minstens 0,8 voor het beste oog en 0,5 voor het minder goede oog. Indien de waarden 0,8 en 0,5 met een optische correctie worden bereikt, dient de ongecorrigeerde gezichtsscherpte voor elk van beide ogen niet minder dan 0,05 te bedragen of dient de correctie van de minimale gezichtsscherpte (0,8 en 0,5) te zijn verkregen door brilleglazen die niet sterker mogen zijn dan $\pm 4 \Rightarrow 8 \Leftarrow$ dioptrieën, of door contactlenzen (niet gecorrigeerd gezichtsvermogen = 0,05). De correctie moet goed worden verdragen. Het rijbewijs mag niet worden afgegeven of verlengd, indien de aanvrager of bestuurder geen normaal binoculair gezichtsveld heeft of aan diplopie lijdt.

GEHOOR

7. Onder voorbehoud van het advies van de bevoegde medische instanties kan het rijbewijs voor iedere aanvrager of bestuurder van groep 2 worden afgegeven of verlengd; bij het medische onderzoek wordt met name rekening gehouden met de mogelijkheden van compensatie.

MOTORISCH GEHANDICAPTEN

8. Het rijbewijs mag niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder aan motorische aandoeningen of afwijkingen lijdt waardoor het besturen van een motorvoertuig gevaar oplevert.

Groep 1

- 8.1. Een rijbewijs met eventueel beperkende voorwaarde mag, nadat daarover door een bevoegde medische instantie advies is uitgebracht, worden afgegeven aan aanvragers of bestuurders die lichamelijk gehandicapt zijn. Dat advies moet gebaseerd zijn op een medische beoordeling van de betreffende aandoening of afwijking en zo nodig op een praktische test; daarin moet ook worden aangegeven hoe het voertuig moet worden aangepast en of de bestuurder orthopedische apparatuur nodig heeft. Uit het onderzoek naar de rijvaardigheid en het rijgedrag moet echter blijken dat die apparatuur geen gevaar voor het rijden oplevert.
- 8.2. Het rijbewijs mag worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager aan een progressieve aandoening lijdt, mits aan de hand van periodieke controles wordt geverifieerd of de betrokkene nog in staat is zijn voertuig volkomen veilig te besturen.

Een rijbewijs mag zodra de handicap zich heeft gestabiliseerd zonder geregelde medische controle worden afgegeven of verlengd.

Groep 2

- 8.3. De bevoegde medische instantie dient naar behoren rekening te houden met de extra risico's en gevaren in verband met het besturen van voertuigen die aan de definitie van deze groep beantwoorden.

HART- EN VAATZIEKTEN

9. Aandoeningen die aanvragers van een rijbewijs of verlenging van een rijbewijs vatbaar maken voor acute stoornissen aan het cardiovasculaire systeem met acute beschadiging van de hersenfunctie, leveren gevaar voor de verkeersveiligheid op.

Groep 1

- 9.1. Het rijbewijs mag niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager aan ernstige aritmie lijdt.
- 9.2. Het rijbewijs mag worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder een pacemaker heeft, onder voorbehoud van een officieel medisch advies en geregelde medische controle.
- 9.3. Of een rijbewijs mag worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder een te hoge of te lage bloeddruk heeft, wordt beoordeeld aan de hand van de andere gegevens van het onderzoek, de eventueel daarmee verband houdende complicaties en het gevaar dat deze voor de verkeersveiligheid kan opleveren.

- 9.4. In het algemeen mag het rijbewijs niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder lijdt aan benauwdheid tijdens rust of bij opwinding. Voor de afgifte of verlenging van een rijbewijs indien de aanvrager of bestuurder aan een hartinfarct heeft geleden, is een officieel medisch advies en zo nodig een geregelde medische controle vereist.

Groep 2

- 9.5. De bevoegde medische instantie houdt naar behoren rekening met de extra risico's en gevaren in verband met het besturen van voertuigen die aan de definitie van deze groep beantwoorden.

DIABETES MELLITUS

10. Het rijbewijs mag worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder aan diabetes mellitus lijdt, onder voorbehoud van een officieel medisch advies en een geregelde specifieke medische controle.

Groep 2

- 10.1. Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd indien de tot deze groep behorende aanvrager of bestuurder aan diabetes mellitus lijdt die met insuline moet worden behandeld, tenzij in zeer uitzonderlijke gevallen, op grond van een officieel medisch advies en onder voorbehoud van een geregelde medische controle.

NEUROLOGISCHE ZIEKTEN

11. Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder lijdt aan een ernstige neurologische aandoening, tenzij de aanvraag door een officieel medisch advies wordt ondersteund.

Daartoe worden neurologische stoornissen ten gevolge van aandoeningen of operaties van het centrale of perifere zenuwstelsel die door sensorische of motorische defecten en evenwichts- en coördinatiestoornissen tot uiting komen, beoordeeld op grond van het effect daarvan en de kans op progressie. Aan de afgifte of verlenging van het rijbewijs kan in die gevallen de voorwaarde worden verbonden dat er periodiek onderzoek moet plaatsvinden, indien er kans op progressie bestaat.

12. Epileptische aanvallen en andere acute bewustzijnsstoornissen vormen een ernstig gevaar voor de verkeersveiligheid, wanneer zij zich tijdens het besturen van een motorvoertuig voordoen.

Groep 1

- 12.1. Rijbewijzen mogen worden afgegeven of verlengd onder voorbehoud van een onderzoek door een bevoegde medische instantie en een geregelde medische controle. De bevoegde medische instantie beoordeelt de epilepsie of andere bewustzijnsstoornissen, de klinische vorm en het verloop van de ziekte (bij voorbeeld geen aanvallen in de laatste twee jaren), de gevolgde behandeling en de resultaten daarvan.

Groep 2

- 12.2. Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd, indien de aanvrager of bestuurder aan epileptische aanvallen of andere acute bewustzijnsstoornissen lijdt of daarvoor vatbaar is.

PSYCHISCHE AANDOENINGEN

Groep 1

- 13.1. Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd, indien de aanvrager of bestuurder lijdt aan:

- congenitale of door ziekten, trauma's of neurochirurgische ingrepen ontstane ernstige psychische aandoeningen;
- ernstige mentale retardatie;
- ernstige uit het verouderingsproces voortvloeiende gedragsstoornissen of ernstige met de individuele psychische gesteldheid verband houdende stoornissen van het oordeels- en aanpassingsvermogen of gedragsstoornissen,

tenzij de aanvraag door een officieel medisch advies wordt ondersteund en de betrokkene zo nodig geregeld medisch wordt gecontroleerd.

Groep 2

- 13.2. De bevoegde medische instantie houdt naar behoren rekening met de extra risico's en gevaren in verband met het besturen van voertuigen die aan de definitie van deze groep beantwoorden.

ALCOHOL

14. Alcoholgebruik vormt een groot gevaar voor de verkeersveiligheid. Gezien de ernst van het probleem, dient de medicus grote waakzaamheid aan de dag te leggen.

Groep 1

- 14.1. Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder aan alcohol verslaafd is of niet kan afzien van alcoholgebruik wanneer hij aan het verkeer deelneemt.

Rijbewijzen mogen worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder aan alcohol verslaafd is geweest, na een periode van bewezen onthouding en onder voorbehoud van een officieel medisch advies en geregelde medische controle.

Groep 2

- 14.2. De bevoegde medische instantie houdt naar behoren rekening met de extra risico's en gevaren in verband met het besturen van voertuigen die aan de definitie van deze groep beantwoorden.

VERDOVENDE MIDDELEN EN GENEESMIDDELEN

15. Misbruik

Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder verslaafd is aan psychotrope stoffen of zonder daaraan verslaafd te zijn die stoffen overmatig gebruikt, ongeacht de categorie van het aangevraagde rijbewijs.

Regelmatig gebruik

Groep 1

- 15.1. Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder regelmatig, in welke vorm dan ook, psychotrope stoffen gebruikt die van nadelige invloed op de rijvaardigheid kunnen zijn, indien dusdanige hoeveelheden worden gebruikt dat het rijgedrag daardoor ongunstig wordt beïnvloed. Hetzelfde geldt voor alle andere geneesmiddelen of geneesmiddelencombinaties die de rijvaardigheid beïnvloeden.

Groep 2

- 15.2. De bevoegde medische instantie houdt naar behoren rekening met de extra risico's en gevaren in verband met het besturen van voertuigen die aan de definitie van deze groep beantwoorden.

NIERAANDOENINGEN

Groep 1

- 16.1. Rijbewijzen mogen worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder aan ernstige nierinsufficiëntie lijdt, op voorwaarde dat een officieel medisch advies wordt verstrekt en de betrokkene geregeld medisch wordt onderzocht.

Groep 2

- 16.2. Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder aan ernstige irreversibele nierinsufficiëntie lijdt, tenzij in uitzonderingsgevallen op grond van een officieel medisch advies en geregelde medische controle.

DIVERSE BEPALINGEN

Groep 1

- 17.1. Rijbewijzen mogen worden afgegeven of verlengd indien het een aanvrager of bestuurder betreft met getransplanteerde organen of artificiële implantaten die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden, onder voorbehoud van een officieel medisch advies en zo nodig een geregeld medisch onderzoek.

Groep 2

- 17.2. De bevoegde medische instantie houdt naar behoren rekening met de extra risico's en gevaren in verband met het besturen van voertuigen die aan de definitie van deze groep beantwoorden.
 18. In het algemeen mogen rijbewijzen niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder aan een niet in de voorgaande alinea's vermelde aandoening lijdt die aanleiding kan vormen tot lichamelijke klachten, waardoor bij het besturen van een motorvoertuig de verkeersveiligheid in gevaar komt, tenzij de aanvraag door een officieel medisch advies wordt ondersteund en de betrokkene, zo nodig, geregeld medisch wordt onderzocht.
-

BIJLAGE IV
BASISBEKWAAMHEID EN BIJSCHOLING
VAN DE EXAMINATOREN VOOR HET RIJBEWIJS

1. Algemene voorwaarden

1.1. Een examiner voor het rijbewijs van categorie B:

- a) moet sedert ten minste vijf jaar houder zijn van een rijbewijs van categorie B;
- b) moet de leeftijd van 25 jaar hebben bereikt;
- c) moet de basisbekwaamheid hebben behaald waarin punt 2 voorziet en vervolgens elk jaar de bijscholing volgen waarin punt 3 voorziet.

1.2. Een examiner voor het rijbewijs van de overige categorieën:

- a) moet houder zijn van een rijbewijs van de betrokken categorie;
- b) moet de basisbekwaamheid hebben behaald waarin punt 2 voorziet en vervolgens elk jaar de bijscholing volgen waarin punt 3 voorziet;
- c) moet examiner voor het rijbewijs van categorie B zijn geweest en die taak gedurende ten minste drie jaar hebben uitgeoefend; Deze duur kan worden beperkt tot één jaar indien de examiner kan aantonen dat hij beschikt over een rijervaring van vijf jaar in de betrokken categorie..

2. Inhoud van de basisbekwaamheid van de examinatoren voor het rijbewijs:

2.1. Een grondige kennis van alle in deze richtlijn en met name in bijlage II ervan bedoelde punten. Bovendien moet de basisbekwaamheid de volgende aspecten omvatten:

2.1.1. Rijden:

- a) gedrag in het verkeer,
- b) rekening houden met het verkeer op de weg,
- c) waarnemingstechniek,
- d) controle over het voertuig,
- e) rekening houden met de verschillende weersomstandigheden en de staat van het wegdek,
- f) rekening houden met de belangen van de andere weggebruikers en anticipatie van situaties,
- g) zuinig en milieuvriendelijk rijgedrag.

2.1.2. Kennis:

- a) grondige kennis van het verkeersreglement,
- b) didactische en pedagogische vaardigheden.

2.2. Met het oog op de basisbekwaamheid leggen de lidstaten minstens een theoretisch en een praktisch examen op betreffende alle onder deze richtlijn vallende onderwerpen, met name betreffende de in punt 2.1. opgesomde onderwerpen, die nodig zijn om de kennis, de rijvaardigheid en het rijgedrag te toetsen die vereist zijn om examinator voor het rijbewijs van de betrokken categorie te worden. Bijzondere aandacht wordt daarbij besteed aan de bekwaamheid om een voertuig van die categorie te besturen.

De examinatoren voor het rijbewijs van categorie A zijn ook gerechtigd de categorieën AM, A1 en A2 te examineren

De examinatoren voor het rijbewijs van categorie C zijn ook gerechtigd de categorieën C1, D en D1 te examineren.

De examinatoren voor het rijbewijs van categorie C+E zijn ook gerechtigd de categorieën C1+E, D+E, D1+E te examineren.

3. Bijscholing

De bijscholing heeft betrekking op dezelfde onderwerpen als de basisbekwaamheid. De theoretische opleiding dient meer bepaald aspecten zoals wijzigingen in de wetgeving en didactische en sociale vaardigheden te omvatten. De praktische opleiding moet toelaten de vaardigheid voor het besturen van een voertuig van de betrokken categorie en de persoonlijke kennis ter zake op een zeer hoog niveau te handhaven. Een periode van toezicht van minimaal één dag per jaar moet de nodige gegevens verstrekken om de bijscholing op de persoonlijke behoeften van de examinator af te stemmen. De jaarlijkse minimumduur van de bijscholing bedraagt:

Theoretische opleiding (alle categorieën):

2 dagen

Praktische opleiding:

Categorie B: 1 dag

Categorie B+E: 1 dag

Categorie A: 3 dagen

Categorie C: 3 dagen

Categorie C+E: 3 dagen

De bijscholing voor categorie A geldt ook voor de categorieën AM, A1 en A2. De bijscholing voor categorie C geldt ook voor de categorieën C1, D en D1. De bijscholing voor de categorie C+E geldt ook voor de categorieën C1+E, D+E, D1+E.



BIJLAGE V

Deel A

Ingetrokken richtlijn met de achtereenvolgende wijzigingen ervan (bedoeld in artikel 18)

Richtlijn 91/439/EEG van de Raad ¹	(PB L 237 van 24.8.1991, blz. 1)
Richtlijn 94/72/EG van de Raad	(PB L 337 van 24.12.1994, blz. 86)
Richtlijn 96/47/EG van de Raad	(PB L 235 van 17.9.1996, blz. 1)
Richtlijn 97/26/EG van de Raad	(PB L 150 van 7.6.1997, blz. 41)
Richtlijn 2000/56/EG van de Commissie	(PB L 237 van 21.9.2000, blz. 45)
Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad, enkel artikel 10, lid 2	(PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4)

¹ Richtlijn 91/439/EEG is eveneens gewijzigd bij het volgende niet ingetrokken besluit: Besluit betreffende de toetreding van de Republiek Oostenrijk, de Republiek Finland en het Koninkrijk Zweden (PB C 241 van 29.8.1994, blz. 21).

Deel B

Termijnen voor de omzetting in nationaal recht en toepassing (bedoeld in artikel 18)

Richtlijn	Omzettingstermijn	Toepassingsdatum
Richtlijn 91/439/EEG	1 juli 1994	1 juli 1996
Richtlijn 94/72/EG	-	xx.xx.1995
Beschikking 96/427/EG	-	16 juli 1996
Richtlijn 96/47/EG	1 juli 1996	1 juli 1996
Richtlijn 97/26/EG	1 januari 1998	1 januari 1998
Richtlijn 2000/56/EG	30 september 2003	30 september 2003, 30 september 2008 (Bijlage II, punt 6.2.5) en 30 september 2013 (Bijlage II punt 5.2)
Richtlijn 2003/59/EG	10 september 2006	10 september 2008 (reizigersvervoer) en 10 september 2009 (goederenvervoer)

BIJLAGE VI

Concordantietabel

Richtlijn 91/439/EEG	De onderhavige richtlijn
Artikel 1, lid 1, eerste zin	Artikel 1, lid 1
Artikel 1, lid 1, tweede zin	-
-	Artikel 1, lid 2
Artikel 1, lid 2	Artikel 2
Artikel 1, lid 3	-
Artikel 2, lid 1	Artikel 3, lid 1
Artikel 2, lid 2	Artikel 3, lid 2, eerste zin Artikel 3, lid 2, tweede zin
Artikel 2, lid 3	-
Artikel 2, lid 4	-
Artikel 3, lid 1, eerste alinea, inleidende woorden	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, inleidende woorden
-	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, eerste streepje
-	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, derde streepje
Artikel 3, lid 1, eerste alinea, eerste streepje	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, vierde streepje
Artikel 3, lid 1, eerste alinea, tweede streepje	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, zesde streepje
Artikel 3, lid 1, eerste alinea, derde streepje	-
Artikel 3, lid 1, eerste alinea, vierde streepje	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, zevende streepje
Artikel 3, lid 1, eerste alinea, vijfde streepje	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, tiende streepje
Artikel 3, lid 1, eerste alinea, zesde streepje	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, elfde streepje
Artikel 3, lid 1, eerste alinea, zevende streepje	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, veertiende streepje
Artikel 3, lid 1, eerste alinea, achtste streepje	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, vijftiende streepje

Artikel 3, lid 2, eerste alinea, inleidende woorden	-
Artikel 3, lid 2, eerste alinea, eerste streepje	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, tweede streepje
Artikel 3, lid 2, eerste alinea, tweede streepje	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, vijfde streepje
Artikel 3, lid 2, eerste alinea, derde streepje	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, achtste streepje
Artikel 3, lid 2, eerste alinea, vierde streepje	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, negende streepje
Artikel 3, lid 2, eerste alinea, vijfde streepje	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, twaalfde streepje
Artikel 3, lid 2, eerste alinea, zesde streepje, inleidende woorden	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, dertiende streepje
Artikel 3, lid 2, eerste alinea, zesde streepje, 1 ^{ste} substreepje	Artikel 4, lid 1, eerste alinea, dertiende streepje
Artikel 3, lid 2, eerste alinea, tweede streepje, 2 ^{de} substreepje	Artikel 4, lid 1, tweede alinea
Artikel 3, lid 3, inleidende woorden	Artikel 4, lid 2, inleidende woorden
Artikel 3, lid 3, eerste streepje	Artikel 4, lid 2, onder a
-	Artikel 4, lid 2, onder b
Artikel 3, lid 3, tweede streepje, eerste alinea	Artikel 4, lid 2, onder c en d
Artikel 3, lid 3, tweede streepje, tweede alinea	-
Artikel 3, lid 3, derde streepje	Artikel 4, lid 2, onder e
Artikel 3, lid 3, vierde streepje	Artikel 4, lid 2, onder f
Artikel 3, lid 3, vijfde streepje	Artikel 4, lid 2, onder g
-	Artikel 4, lid 3
Artikel 3, lid 4	-
Artikel 3, lid 5	-
Artikel 3, lid 6	Artikel 4, lid 4
Artikel 4	Artikel 5

Artikel 5, lid 1

Artikel 5, lid 2, inleidende woorden

Artikel 5, lid 2, onder a

Artikel 5, lid 2, onder b

-

-

Artikel 5, lid 3

Artikel 5, lid 4

Artikel 6, lid 1, inleidende woorden

-

Artikel 6, lid 1, onder a, eerste streepje

Artikel 6, lid 1, onder a, tweede streepje

Artikel 6, lid 1, onder b, eerste streepje

Artikel 6, lid 1, onder b, tweede streepje

Artikel 6, lid 1, onder b, derde streepje

-

Artikel 6, lid 1, onder c, eerste streepje

-

Artikel 6, lid 2

-

Artikel 6, lid 3

Artikel 7, lid 1, inleidende woorden

Artikel 7, lid 1, onder a

-

-

Artikel 6, lid 1

Artikel 6, lid 2, inleidende woorden

Artikel 6, lid 2, onder a

Artikel 6, lid 2, onder b

Artikel 6, lid 2, onder c

Artikel 6, lid 2, onder d

Artikel 6, lid 3

Artikel 6, lid 4

Artikel 7, lid 1, inleidende woorden

Artikel 7, lid 1, onder a, eerste streepje

Artikel 7, lid 1, onder a, tweede streepje

Artikel 7, lid 1, onder a, derde streepje

Artikel 7, lid 1, onder b, eerste streepje

Artikel 7, lid 1, onder b, tweede streepje

Artikel 7, lid 1, onder b, derde streepje

Artikel 7, lid 1, onder c, eerste streepje

Artikel 7, lid 1, onder c, tweede streepje

Artikel 7, lid 1, onder d

Artikel 7, lid 2, eerste alinea, eerste zin

Artikel 7, lid 2, eerste alinea, tweede zin

Artikel 7, lid 2, tweede alinea

-

Artikel 8, lid 1, inleidende woorden

Artikel 8, lid 1, onder a

Artikel 8, lid 1, onder b

Artikel 8, lid 1, onder c

-	Artikel 8, lid 1, onder d
Artikel 7, lid 1, onder b	Artikel 8, lid 1, onder e
Artikel 7, lid 2	-
Artikel 7, lid 3	-
-	Artikel 8, lid 2
-	Artikel 8, lid 3
Artikel 7, lid 4	Artikel 8, lid 4
Artikel 7, lid 5	Artikel 8, lid 5, eerste zin
	Artikel 8, lid 5, tweede zin
Artikel 7bis, lid 1	-
Artikel 7bis, lid 2	Artikel 9
Artikel 7ter	Artikel 10
-	Artikel 11
Artikel 8	Artikel 12
Artikel 9	Artikel 13
Artikel 10	Artikel 14
Artikel 11	Artikel 15
Artikel 12, lid 1	-
Artikel 12, lid 2	-
Artikel 12, lid 3	Artikel 16
-	Artikel 17
Artikel 13	Artikel 18, eerste alinea
-	Artikel 18, tweede alinea
-	Artikel 19
Artikel 14	Artikel 20

Bijlage I

Bijlage Ibis

Bijlage II

Bijlage III

-

-

-

-

Bijlage I

Bijlage II

Bijlage III

Bijlage IV

Bijlage V

Bijlage VI

EFFECTBEOORDELINGSFORMULIER

EFFECT VAN HET VOORSTEL OP HET BEDRIJFSLEVEN, MET NAME OP HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF (MKB)

TITEL VAN HET VOORSTEL

Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het rijbewijs en tot intrekking van Richtlijn 91/439/EEG

REFERENTIENUMMER VAN HET DOCUMENT

COM(2003)...

VOORSTEL

1. Waarom is, gelet op het subsidiariteitsbeginsel, communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de voornaamste doelstellingen?

De Gemeenschap is al bevoegd op het gebied van rijbewijzen krachtens Richtlijn 91/439/EEG van de Raad, die de eerste rijbewijsrichtlijn, Richtlijn 80/1263/EEG, heeft ingetrokken. De wijzigingen blijven binnen de bevoegdheden die aan de Gemeenschap zijn verleend krachtens artikel 71, lid 1, onder c, van het EG-Verdrag. Op grond van deze bepaling moeten het Europees Parlement en de Raad, overeenkomstig de medebeslissingsprocedure, maatregelen vaststellen om de veiligheid van het vervoer te verbeteren.

De voorgestelde wijzigingen beogen in belangrijke mate het verbeteren van de verkeersveiligheid als een aspect van de vervoersveiligheid. Zij zullen de algemene Europese norm van rijbewijsgerelateerde veiligheidsaspecten verbeteren door middel van geharmoniseerde rijbewijswetgeving. Verder is een groot aantal van de voorgestelde maatregelen bedoeld om het vrij verkeer van rijbewijshouders te verbeteren, die een grote groep Europese burgers vormen. Dit sluit aan bij de doelen van de "Agenda van Lissabon". Bovendien wordt in de jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen gewezen op de effecten die het rijbewijsgebeuren kan hebben op het vrij verkeer van burgers, een van de bij het Unieverdrag gegarandeerde kernvrijheden.

De voorgestelde maatregelen zullen indirect de vervoersveiligheid verbeteren door de verbeterde fraudebestendigheid van het communautaire rijbewijsmodel, de facultatieve inbouw van een microchip en het schrappen van het papieren communautaire rijbewijsmodel.

De doelen van de voorgestelde wettelijke maatregelen kunnen niet voldoende door de lidstaten alleen worden bereikt. De nationale rijbewijssystemen verschillen sterk en met name de aspecten van vrij verkeer en vrijheid van vestiging komen niet tot hun recht. Ook hierop is duidelijk gewezen door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen.

EFFECT OP HET BEDRIJFSLEVEN

2. Waarop is het voorstel van invloed:

- *welke bedrijfstakken?*

Het voorstel zal van invloed zijn op alle toekomstige rijbewijshouders alsook rij-instructeurs, rijexaminatoren maar ook de overheidsdiensten die gaan over het rijbewijs alsook handhavingsautoriteiten. Er zullen indirecte effecten zijn op de producenten van rijbewijzen aangezien het papieren rijbewijs verdwijnt en enkel het rijbewijs in de vorm van een plastic kaart blijft. Het voorstel zal echter niet direct van invloed zijn op hun zaken. Er zullen ook indirecte effecten zijn op de producenten van voertuigen aangezien de zogenaamde subcategorieën van Richtlijn 91/439/EEG worden geharmoniseerd. Deze harmonisatie moet een positief effect hebben vanwege de uitgebreide markt en de geharmoniseerde definities.

- *welke bedrijfsomvang (met welk aandeel van kleine en middelgrote bedrijven)?*

De voornaamste groep van kleine en middelgrote bedrijven waarop het voorstel van invloed zal zijn is de rij-schoolsector. Deze bestaat overwegend uit kleine ondernemingen (voor het grootste gedeelte eenmanszaken).

- *zijn er bijzondere geografische gebieden van de Gemeenschap waar deze bedrijven voorkomen?*

Nee, de sector is in alle lidstaten gelijk vertegenwoordigd.

3. *Wat moeten de bedrijven doen om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?*

Rijscholen zullen zoals steeds de gelegenheid hebben opleiding aan te bieden aan kandidaten voor een rijbewijs. Dat is niets nieuws. Men kan enkel vaststellen dat de verschillende categorieën van rijbewijzen verder worden geharmoniseerd en dat er aldus meer kans is op een uitbreiding van de activiteiten in deze over het algemeen kleine bedrijfstak.

4. *Welke economische gevolgen zal het voorstel waarschijnlijk hebben:*

- *voor de werkgelegenheid?*

Er zal een positief effect uitgaan van de toegenomen harmonisatie.

- *voor de investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven?*

Het feit dat in sommige lidstaten nieuwe rijbewijscategorieën moeten worden ingevoerd zal vermoedelijk resulteren in een uitbreiding van de rij-schoolsector zoals hierboven beschreven, maar zou ook kunnen resulteren in de indirecte stijging van het gebruik van bepaalde voertuigtypes zoals lichte motorrijwielen, kleine bestelwagens en kleine bussen die tot dusver niet geharmoniseerd waren.

- *voor het concurrentievermogen van de bedrijven?*

De harmonisatie van de definities van de rijbewijscategorieën zal een positief effect hebben op het concurrentievermogen van de bedrijven. Er kan echter moeilijk van

concurrentievermogen worden gesproken in een sector die zo lokaal is georganiseerd.

5. *Bevat het voorstel maatregelen om rekening te houden met de bijzondere situatie van kleine en middelgrote bedrijven (minder zware of andere eisen, enz.)?*

Het voorstel omvat geen specifieke maatregelen in dat verband.

RAADPLEGING

6. *Geef een overzicht van de organisaties die over het voorstel zijn geraadpleegd en zet hun standpunten in grote lijnen uiteen.*

Het huidige voorstel maakt gebruik van de resultaten van sinds 1994 uitgevoerde studies. De harmonisatie van rijbewijscategorieën werd besproken met de rijbewijsautoriteiten van de lidstaten (CIECA), met de federaties van rij scholen (EFA, IVV, e.a.), met vertegenwoordigers van de voertuigindustrie (ACEM, AFQUAD), met organisaties die gebruikers vertegenwoordigen (FIM, FEMA, AIT-FIA) of sectoren (IRU).

De studies en daaropvolgende discussies zijn ter kennis gebracht van het Comité voor het rijbewijs en de overheidsdeskundigen op het gebied van rijbewijzen en zijn in extenso besproken.